

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 21 luglio 2015

Ad oltre tremila destinatari dedicati viene inviato questo foglio di commenti, storia e attualità nello Shipping. In questo numero: lettere lettere lettere.

Quando ci lascia un marinaio

Questo numero è dedicato a un Capitano di Macchina che ci ha lasciati a 36 anni , la moglie e il figlio di quattro anni , i genitori e la sorella. Lo avevamo seguito con affetto dopo che aveva conseguito il diploma all'Istituto Nautico , gli esami professionali , la carriera in mare fino a diventare Direttore di Macchina in una grande compagnia armatoriale. I primi giorni di aprile si era sentito male, febbre forte e astenia ; la prima diagnosi, forse polmonite , gli antibiotici, da casa trasferito ad un ospedale. Poi nuovamente a casa, ma il malessere era persistente e allora un nuovo ricovero in un altro ospedale vicino . Intanto eravamo alla fine di maggio . Il male persisteva. Un'altra diagnosi , forse un linfoma, un batterio (?), è meglio ricoverarlo al reparto ematologia di un altro ospedale. Un calvario clinico che i nostri lettori possono immaginare e che il nostro giovane sopportava con dignità. Ma il 16 giugno muore , era leucemia. Il male ha vinto , ma è indubbio che i sintomi sono stati sottovalutati e le diagnosi confuse fin dall'inizio; il nostro Capitano se ne è andato in poco più di due mesi. E' incontestabile che ci siano tumori che non danno scampo, che bisogna fare prevenzione, che la ricerca non è riuscita finora a sconfiggere questa maledetta cellula tumorale. Ma è anche vero che, a fronte di esperti e responsabili clinici , bisogna avere la fortuna di capitare nelle mani di medici che sappiano fare una diagnosi, che esercitino il dovere del dubbio , che si consultino con i colleghi, che conoscano il senso della deontologia. Il professor Goran Schildt finlandese, grande storico dell'arte e delle civiltà del Mediterraneo orientale, nel suo famoso libro “Il mare di Icaro” (Mursia , 2012) in visita, durante uno dei suoi viaggi nel Mediterraneo negli anni '50, all'isola di Coos (Kos) in Grecia , patria di Ippocrate, cita l'acuta massima di Ippocrate divenuta tanto famosa nella sua prima parte che si applica perfettamente ai rischi dell'arte medica: “ La vita è breve, l'arte lunga, le occasioni incerte, gli esperimenti pericolosi e le deduzioni difficili “. (DL)

DL News partecipa al grande dolore della famiglia.

I 150 anni del Corpo delle Capitanerie di porto- Guardia Costiera

Ma c'è chi voga contro questa benemerita istituzione

Il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, che ha festeggiato il proprio 150° anniversario il 20 luglio in una solenne cerimonia a Civitavecchia,

sarà l'istituzione ospite della seconda edizione della Genoa Shipping Week, che si svolgerà a Genova a partire dal 14 settembre. Una presenza forte quella delle Capitanerie, che avrà un proprio stand presso Palazzo San Giorgio, fulcro della manifestazione.

«Capillarità sul territorio, professionalità, generosità, produttività, sicurezza, sono questi alcuni degli elementi che rendono il corpo unico, indispensabile, insostituibile per la vita produttiva del paese – sottolinea l’Ammiraglio Ispettore Capo Felicio Angrisano - Comandante Generale Corpo delle Capitanerie di Porto. E’ profonda la gratitudine per gli organizzatori della Genoa Shipping Week, consacrazione della conferma della centralità del corpo nel panorama dell'economia dei porti e del mare. Non ospite della seconda edizione ma parte attiva e produttiva per rendere i porti italiani più affidabili per gli investitori. “Da anni – spiega Gian Enzo Duci, presidente Assagenti – abbiamo intrapreso una stretta e faticosa collaborazione tra pubblico e privato, che ci ha permesso di lavorare intensamente e portare a termine progetti importanti per migliorare la competitività dei nostri sistemi portuali. In un Paese come il nostro non è banale e l’entusiastica partecipazione del Corpo delle Capitanerie alla nostra settimana continua a confermare un clima di stima e sostegno reciproco”.»

“ LETTERE LETTERE LETTERE ”

Gli armatori greci dovrebbero pagare le tasse

Caro Decio, non ti pare che gli armatori greci dovrebbero pagare le tasse e così contribuire a salvare la loro grande e disgraziata patria ? M.C.

Carissimo, la risposta (DL News 21) era implicita in quella breve frase tratta dal libro The shipping man dove si dice che “ i profitti all'estero nello Shipping rimangono all'estero” , come in tutte le nazioni marittime, tanto è vero che quando si faceva caso alla bilancia (italiana) dei noli si scopriva che era in passivo di tanti miliardi (allora lire). Ma quello greco è un caso emblematico, non solo per gli armatori che , ricordiamo, sono tra i primi al mondo come flotta mercantile , sotto altre bandiere, ancorchè maestri nella compravendita. Pare che la Royal Bank of Scotland che ha sostenuto gli ordini degli armatori greci voglia uscire da questo mercato. E' una grande banca che aveva investito subito nell'armamento quando in Italia le banche balbettavano di capitali di rischio e di impresa nel campo marittimo , non conoscendo minimamente la materia dello shipping . Memorabile ai primi anni '90 una storica riunione del Propeller Club di Genova (che avevo organizzato) con banche , armatori e cantieri per avvicinare e

informare tecnicamente questi “mondi “, non solo con le regole delle conoscenze politiche e dei pesi finanziari delle imprese. (DL)

La sicurezza a bordo non è un optional

Lucilla Cechet e Giorgio Marega, un colloquio epistolare che abbiamo “cooptato” nel nostro foglio passeggiando a Trieste

Da meditare su quanto è contenuto nelle 21 DL NEWS 2015. Anche la lettera della Dott.ssa Daniela Fara, Direttore Accademia di Marina Mercantile, chiarisce la situazione generale dello Shipping. Bisogna che teniamo conto della differenza esistente fra Tirreno ed Adriatico. Quello che conta è il lavoro. Viene descritta la situazione della Grecia e si sa che la Croazia ha iniziato a riscoprire la possibilità di guadagno offerta dal campo marittimo. Tutti all’arrembaggio dunque, alla ricerca di imbarco, specialmente dalla parte italiana dell’Adriatico che non ha più nemmeno le numerose isole da connettere come faceva prima sul versante orientale adriatico o come ha la Grecia. Anche quella dei nostri giorni che ha come possibilità di soluzione della crisi almeno un periodo per il turismo estivo. Ma noi non siamo da meno ed anche i nostri prezzi turistici sono fortemente competitivi.

Parliamo di formazione. Tutti quelli che chiedono imbarco oggi, specialmente appartenenti a nazioni che sappiamo essere poco osservanti delle regole sulla sicurezza richieste dall’IMO e dall’Europa stessa (nonostante le scuole nautiche) sono davvero al corrente delle nuove regole e tecnologie? Per quanto ho potuto osservare io, che sono una patita dei viaggi per mare, la situazione lascia molto a desiderare. Su un traghetto condotto da equipaggio greco di soli due anni fa non c’è stato alcun controllo dei documenti all’imbarco, nessuna lezione sul comportamento da tenere in caso di naufragio o altro, le vie di fuga e accesso alle scialuppe le ho scoperte io da sola. Le catene per mettere le scialuppe a mare erano ruggini, e non c’era alcun contatto fra l’equipaggio ed i passeggeri. Solo l’hotel ed i bar funzionavano abbastanza bene. Se nulla è cambiato non c’è da meravigliarsi se negli ultimi tempi ci sono stati incidenti anche mortali con incendi a bordo e chi più ne ha...ma io ne avrei altre...

Detto questo, vorrei fare una raccomandazione ai destinatari di queste ultime News: speditele voi, tanto da inondare il paese finché arriveranno alle orecchie del Governo.

Lucilla Cechet

La sicurezza nel corso degli anni

Pillole di testimonianze senza formalità dell'ing Marega, da allievo ufficiale a bordo dei transatlantici a ingegnere nei cantieri navali

Per quanto riguarda regole e sicurezza, nel campo in cui sono più aggiornato molto si è fatto sulla carta e molto si è fatto in cantiere. Nei luoghi dove sono non si entra senza aver ricevuto istruzioni con un "corso" in aula per i dirigenti e gli addetti ai lavori o un corso via Internet per i "generici".

A bordo, che la sicurezza sia un optional, dipende dalla cultura che dice che la sicurezza è un costo, ed è vero quando non si recepisce di integrare l'Uomo con i mezzi di prevenzione e poi in condizioni di emergenza". Notai un salto di qualità a cavallo del '69-71 (anni in cui abbandonavo la navigazione per iscrivermi all'Università).

Prima i "giovani" che venivano a bordo (compreso il sottoscritto) al di là di tanti certificati venivano istruiti dal loro 1° ufficiale di coperta, di macchina, dal 1° Commissario e i "vecchi" ricordavano l'esperienza dell' "Andrea Doria". Si insegnava ad usare un estintore e istintivamente gli ufficiali "guardavano" almeno come si mettevano in mare le scialuppe e rompevano l'anima al nostromo quando pitturava i ganci a scocco. Il RINA e la Capitaneria facevano mettere in mare (Genova, Trieste, Venezia) le scialuppe, controllavano manichette antincendio, estintori e sprinkler.

Ritengo sia stato utile, 50 anni fa, nel caso dell'incendio in macchina della "Raffaello" e della macchina del timone sulla "Marco Polo" dove l'equipaggio è intervenuto con disciplina ed efficacia.

Già nel 1970 durante le esercitazioni mi sentivo dire: "ho il biglietto di esenzione da parte del mio capo perchè devo preparare le tartine per la sera"; avevo persone che "osservavano che manca a bordo un corpo dei pompieri, che non sono imbarcate per fare gli eroi ma per mantenere la famiglia e comprarsi l'Alfa Romeo Giulia". Gli ispettori RINA più di una volta "i zercava i busi novi sulle scialupe vece"; e al livello di ufficiali che NON sapevano usare il radar per manovra dopo un corso di osservatore radar obbligatorio, con i colleghi e comandante che dovevano fare guardia rinforzata (ulteriori 2-3 ore alla notte); patentati che sapevano, con il sestante, fare solo la retta di sole a mezzogiorno e se ne guardavano bene dal salire sul ponte per imparare il punto nave astronomico.

Per la stabilità stendiamo dei pietosi veli quando un 1° uff.le ha fatto caricare a Trieste e Venezia i corridoi di 4 stive su 5 lasciando in fondo stiva il posto per macchinari pesanti da imbarcare a Genova e fare bunkeraggio a Genova; ma a

Genova ha dovuto caricare parte del macchinario in coperta perchè non passava per il boccaporto...

Di tecnologie.Nel 1965 il radar, già da 16 anni sulle navi passeggeri italiane, era

qualcosa di misterioso che aveva innescato l'incidente del "Doria" e nelle prove in mare lungo il promontorio di Portofino lo usai autorizzato dai Com.ti Gran (CRDA) e Ribari (Soc. Italia) per presentare la nave in rotta di parata in foschia visibilità circa 1,6 miglia. Nota: allievo, 19 anni, da insegnamento dei Proff. Tavolini e Zennaro, Nautico di Trieste, fuori programmi ministeriali, in base a convenzione Londra 1960 in fase di recepimento.

Nel 1966 dopo un viaggio praticamente senza punti nave astronomici, feci l'atterraggio a New York con LORAN e radar, portando esattamente all'imbocco del canale la "Raffaello" in piena nebbia quando gli altri ufficiali e il Comandante erano scettici perchè "chissa' come si distinguono gli impulsi sullo schermo dell'oscilloscopio". C'era un manuale da leggere con le istruzioni.

Non meraviglia dunque che la sicurezza a bordo sia trattata come un optional e il personale non sia preparato già psicologicamente ad intervenire. Ci si preparava al Nautico di Trieste e al Nautico di Genova negli anni '50 e '60 in tecnica marinaresca e arti marinaresche e nel viaggio di fine anno con il "MIZAR" tagliando su rotta 270° dal Sacchetta al banco della Mula di Muggia e facendo a vela e a motore in canale, tenendosi larghi al pomeriggio fuori dei banchi dell'Isonzo e rientrando alla sera facendo rotta sul Villaggio del Pescatore, poi Grignano e infine Sacchetta con un prof e un ausiliario che sapevano portare la barca e il giovanissimo equipaggio di 6 allievi. (La nave scuola "Mizar" era una goletta a vela e motore tutta in legno precedente al "Borino").

Nostalgie di come erano belli quei tempi? Forse. Certo una testimonianza di fatti vissuti, con lealtà prima di tutto verso la propria professione e verso le Leggi della Fisica e della Natura in generale, verso il Mare e i suoi pericoli; un affiatamento di team con lo scopo di tornare, tutti, in porto e riabbracciare le nostre famiglie dopo 4 mesi o, come succedeva per quelli che facevano crociere da New York ai Caraibi ogni 12 mesi, a fare una settimana di preparazione lavori a Genova, 10 giorni di ferie a Trieste e una settimana di preparazione per il nuovo imbarco a Genova fra bacino e manutenzioni.

Cara Lucilla, è una ottica di vita che non esiste più. Figuriamoci a bordo di traghetti con personale che un' estate fa il cameriere a bordo e il resto della vita fa un altro lavoro, chissà dove.

Giorgio Marega

Lettera di una madre dalla scuola nautica Quel collegamento che manca tra ITTL Nautico e Accademia

Genova. Carissimo Lucano è sempre un piacere vedere come lei riesca a far intervenire nel dibattito il mondo dell'Accademia di Marina Mercantile.

Ben venga, ma vorrei fare un piccolo salto indietro, ossia a quel collegamento che manca tra ITTL Nautico e Accademia!

Mi spiego meglio: i neo diplomati hanno trovato sul sito dell'Accademia il bando di concorso, dove tra i vari requisiti è richiesta la qualifica di Allievo Ufficiale di coperta.

Questo significa che i neo diplomati devono andare in Capitaneria di Porto a far registrare il loro diploma (che probabilmente riceveranno verso dicembre o gennaio 2016). In mancanza del diploma, devono quindi fare un 'autocertificazione e con quella otterranno il cambio di qualifica da Allievo Nautico a Allievo Ufficiale di coperta.

Io mi domando: perché la scuola non ha informato i ragazzi sul percorso da fare dopo il diploma? Sono queste le informazioni utili per loro, senza tanti programmi on line come ALMA DIPLOMA, per esempio, che come al solito curano più la facciata che la sostanza!

Riprendo il discorso del bando. Perché dal momento che questo cambio di qualifica non è così immediato, l'Accademia ha dovuto prolungare la scadenza del bando spostandola dal 3 al 20 agosto?

Anche questo a parer mio è un segno di mancata comunicazione tra le parti coinvolte: Scuola, Capitaneria, Accademia e armatori, che prima siglano accordi, ma poi non garantiscono imbarchi...

Un'ultima notizia sull'esame di stato per la materia di navigazione!

Uno dei quesiti riguardava la stabilità della nave, argomento che doveva essere trattato già dalla classe terza e nella sezione di coperta è stato affrontato nel corso di quest'ultimo anno...Lascio a lei le conclusioni e mi auguro che in futuro i presidi possano e siano in grado di scegliere meglio i docenti onde evitare di creare classi di serie A e classi di serie B!

Paola Noceti

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

A chi spetta il titolo di Navigatore.

Lettera del professor Silvestro Sannino e del comandante Costagliola sul libro scritto dal nipote di Lauro, Achille Eugenio, dal titolo Navigatore, Achille Lauro una vita per mare in cui si disquisisce della denominazione di Navigatore.

Carissimo Decio, ricevo le tue News con puntualità e le leggo sempre con piacere e vivo interesse. Sì, è vero, da un po' di tempo non ti scrivo ma a volte penso che i miei temi non siano troppo attuali o di qualche interesse. Ad esempio, dopo che per decenni il Comandante Achille Lauro è stato deriso, demonizzato da una opinione assai diffusa, negli ultimi tempi si assiste ad un fiorire di osanna attorno alla sua persona, alla sua figura anche se le fonti sono *cromatiche*, di parte. L'ultimo libro uscito con notevole battage pubblicitario e scritto da un nipote di Don Achille porta il titolo Il Navigatore. Ora Achille Lauro è stato un geniale armatore e la sua opera va confrontata con i Samuel Cunard, gli Onassis, i Maersk, i Florio, con Gian Luigi Aponte e così via. Ma il nome Navigatore associato ad un armatore stona e non poco. Il termine Navigatore conduce la mente a figure come Pitea, Ippalo, B. Dias, C. Colombo, Vasco da Gama, Caboto, De Castro, Drake, De Queiros, Jean Bart, J. Dampier, G. Anson, J. Cook. Vancouver, Robert Fitz Roy, i comandanti dei tea clipper, gli Slocum, i Chichester e così via. L'attributo il Navigatore la Storia lo ha riservato per il principe Dom Enrique, il quale non navigava ma estese gli orizzonti marini come mai nessuno fece prima e dopo di lui.

Peraltro il famoso film Le Mani sulla Città di Rosi, che rappresenta la critica più pittoresca e rappresentativa di idee culturali in merito alla persona di Achille Lauro, mostra in modo emblematico l'abbattimento di un edificio in via Marina a Napoli. Orbene quell'edificio era fatiscente, come i Quartieri Spagnoli, ed ospitava forme di prostituzione "in nero". Al suo posto furono edificate strutture che ospitano Università ed altri enti pubblici di rilievo. Se questo è simbolo del "laurismo becerò". Intelligenti pauca.

Io ho molto rispetto per gli ufficiali della flotta Lauro che erano orgogliosi della loro appartenenza alla Società, a cominciare dal tuo grande amico Gaetano Alfaro. Gli inglesi della City, che allora erano padroni del 35% della flotta mondiale, seguivano con attenzione ed ansia l'attività di Lauro specie quando egli apriva una nuova linea. E così via.

Si potrebbe poi parlare dell'ultima, "magica" riforma della scuola, che avrebbe risolto i controversi problemi dell'istruzione italiana con un atto

legale, e del rito degli attuali esami di stato terminali degli studi secondari superiori dei quali, come ex “addetto ai lavori” e come nonno dei miei nipoti, non riesco a trovare un solo motivo plausibile, utile, salvo il fatto che formalmente tali esami sono previsti dalla Costituzione.

In altra occasione ti invierò qualche considerazione sulla Scuola napoletana di Diritto della Navigazione, fondata e animata da Antonio Scialoja e che vide, tra gli altri, studiosi come Francesco De Martino, A. Ovidio Lefebvre d'Ovidio e tanti altri che poi furono chiamati a redigere il Codice della Navigazione del 1942 e tuttora in vigore.

Un fraterno abbraccio ed i miei saluti più affettuosi

Silvestro Sannino

Grazie Silvestro per la tua lettera, tu sei un grande storico della marineria e della scienza della navigazione, i tuoi volumi lo testimoniano, e sei stato anche, come dirigente della P.I., un formatore di ufficiali delle mercantile con l'ing. Corradino Ciampa. E sono felice che ci scriverai della Scuola napoletana di Diritto della Navigazione. Mi sono permesso di inviare la tua lettera al comandante Tobia Costagliola, nostro insigne collaboratore e autore del monumentale volume La flotta che visse due volte. Storia delle navi di Achille Lauro che, per me, è fonte di ispirazione quando sento che si stemperano i ricordi della vita di bordo e di quegli anni ruggenti. Tobia è persona gentile e un galantuomo, rispondendo a me, chiarisce alcuni punti del tuo intervento che ha molto apprezzato e che fa bene al ricordo del grande imprenditore. (DL)

Navigatore, un famoso bastimento della famiglia Lauro,

Il nipote con quel titolo intendeva gratificare l'illustre Nonno che però era più che un navigatore .

Caro Decio, ti ringrazio per il tuo messaggio e per la tua considerazione. Forse il prof. Sannino non ha realizzato che Navigatore era il nome di un famoso bastimento della famiglia Lauro. Io però mi permetterei di andare oltre... Sono sicuro che Achilleugenio abbia con quel titolo voluto anche celebrare le capacità del nonno Achille come "navigatore". In tal senso si potrebbe convenire col prof. Sannino che dare del "Navigatore" ad un personaggio come Achille Lauro sia alquanto "riduttivo".

Il giovane nipote, in buona fede, riteneva di gratificare in tal modo il nome del Nonno col titolo di Navigatore, senza rendersi conto che, indubbiamente, fosse molto più che un navigatore....

Carissimi saluti.

Tobia Costagliola

P.S. Potresti chiedere al prof. Sannino di scriverti qualcosa su un altro procidano oltre ad Antonio Scialoja: Michele de Jorio. Nato a Procida nel 1738, fu l'autore del Codice ferdinando compilato per ordine di Ferdinando IV : 4 tomi 2411 pagine. Fu il precursore del Codice della Navigazione che fu poi promulgato dal Regno d'Italia dopo centoventitre anni.. De Jorio dovrebbe essere molto noto anche a Torre del greco per il suo Codice Corallino del 1790, "Regolamento economico e legale per la pesca dei coralli che si fa dai marinai della Torre del Greco".

○**○**○**○**○**○**○**○**○**○

Commentiamo la storia recente per capire il presente

LA RIVOLTA DEGLI OPERAI DEL MARE

Lo sciopero del 1959 mise fine a una concezione arcaica della marineria ma pose anche le basi di un conflitto sociale tra ufficiali e comuni a bordo delle navi .

Egregio Lucano, una domanda che è anche una proposta .

Se non sbaglio (allora avevo 11 anni) , il 1956 (era il 1959 , ndr) è stato l'anno durissimo del grande sciopero dei marittimi, durato ben quaranta giorni .

Penso sarebbe cosa bella e dignitosa ricordarlo con le testimonianze di chi quella vicenda la ha vissuta .

Quello sciopero è stato il punto di svolta di tutta una concezione tirannica della marineria e tutti coloro che hanno fatto il mestiere del marittimo, e dobbiamo essere riconoscenti a quei coraggiosi che non si sono fatti intimidire e hanno portato a buon fine un'impresa iniziata con le più vaste possibilità di insuccesso e di malevole ritorsioni , tutte sconfitte dalla determinazione degli equipaggi. Pensiamo non tanto alle navi bloccate in patria o in grandi porti, ma a quelle ancorate in qualche fiumera tropicale o in porti sperduti del mondo , tagliati fuori da ogni comunicazione con i loro cari. Pensiamo alle pressioni e alle minacce non solo da parte degli armatori ma – alcuni lo hanno sostenuto anche dai fervorini dei consolati e persino – anche questa voce girava - alla intercettazione della posta . Pensiamo al crumiraggio potentemente organizzato e ai processi per ammutinamento che sono durati per almeno altri dieci anni, rovinando la vita alla gente .

Credo che valga la pena di invitare chi questa impresa ha vissuto, ed è ancora in

grado di farlo, a rendere la loro preziosa testimonianza dei fatti , per la giustizia e per la storia.

Anche perché, mi si passi questo aforisma di Karl Kraus :“ Bisogna dire tutta la verità.....prima di essercela dimenticata !”.

Cordiali saluti.

Adriano Verani

UN LIBRO, I PERSONAGGI, I PADRONI DEL VAPORE

Per migliori rapporti umani sulle navi dopo lo sciopero del 1959

Il Novecento risulterebbe essere – secondo diverse vulgate, perniciosamente diffuse anche a sinistra, persino nel cuore della sinistra radicale – un tremendo cumulo di macerie: tragedie ed orrori che avrebbero segnato anche l’esperienza mondiale (irrevocabilmente fallimentare) del movimento operaio.

Questo si legge nella presentazione del libro di Giordano Bruschi, La sfida dei marittimi ai padroni del vapore (Fratelli Frilli Editore, 2006, 172 pagine, euro 13,50), che ci dimostra il contrario, attraverso il racconto di un episodio eclatante – e per questo paradigmatico – di lotta di classe. La Storia del secolo scorso, raccontata attraverso le lenti dei lavoratori e delle loro battaglie, riacquista così la sua complessità e quindi le sue contraddizioni e i suoi conflitti. Lo sciopero “dei quaranta giorni” del 1959 è uno di questi memorabili conflitti. Giordano Bruschi, al tempo uno dei massimi dirigenti del sindacato dei marittimi, ci trasmette la memoria di quei giorni, facendo rivivere al lettore il clima appassionato che si creava sulle navi, nelle assemblee, in seguito alla ricezione dei telegrammi cifrati con cui la centrale genovese della Film-Cgil comunicava con marinai, fuochisti e camerieri di bordo. - See more at: <http://www.marx21.it/component/content/article/42-articoli-archivio/13234-lo-sciopero-dei-40-giorni-il-capolavoro-degli-operai-del-mare.html#sthash.HPltqxN4.dpuf>

In questa vicenda, insieme a Giordano Bruschi, emerge la figura di Renzo Ciardini. Sua la leadership del movimento, dall’inizio, nell’unificare la categoria e dare ad essa una vera e propria strategia politica al di là della rivendicazione sindacale, fino alla fine, concludendo la lotta al momento opportuno e guadagnando il rispetto e la stima da parte di un avversario per nulla arrendevole e difficile come Angelo Costa .

Un po' di storia , altri conflitti , la nave come fabbrica

Nell'ottobre 1971 (ma già nel 1970 vennero avviate iniziative di cui parliamo più avanti) pubblicai uno studio sotto forma di pamphlet che apparve sul periodico Vita e Mare del Collegio Capitani dal titolo “ Per migliori rapporti umani a bordo delle navi”. La fine degli anni sessanta ha rivelato indubbiamente una crisi di rapporti umani tra la gente di mare che, invece di estinguersi con il rinnovo tecnologico della flotta e quindi con la esigenza di una maggiore qualificazione del personale navigante , è dilagata come una malattia contagiosa su quasi ogni nave , toccando punte molto aspre sulle unità della Finmare e sulle navi che compivano servizi di linea in acque territoriali. Tutto questo era dovuto ad una esasperazione sociale delle lotte del 1959 ? Questa crisi di rapporti umani tra la gente di mare (non gerarchica perchè gli equipaggi sottostavano al Codice della Navigazione) era dovuta principalmente al fatto che era stato portato anche sui bordi il concetto di organizzazione , di valore-uomo e di dialettica sindacale tipico dell'ambiente -fabbrica... Siccome l'aspetto commerciale della nave si svolge in competizione internazionale , e non è circoscritto in ambiti municipalistici o regionali, la trasformazione dell'organizzazione del lavoro a bordo, cioè l'applicazione del concetto di fabbrica alla nave aveva creato una vera rivoluzione nei rapporti gerarchici a bordo riflettendosi sui comuni che sentendosi protagonisti del loro nuovo ruolo credevano di aver trovato negli Stati maggiori il primo ostacolo nel rapporto uomo-nave. Gli stati maggiori si erano trovati impreparati , soprattutto sulle navi della flotta di stato , di questa presa di coscienza dei comuni , dando l'impressione di voler ostacolare le rivendicazioni del personale comune ad essi ovviamente subordinato.

Non erano preparati, soprattutto i comandanti, alla dialettica sindacale, non erano in grado di rispondere alla nuova struttura organizzativa e sociale della leadership sulla nave . Nel 1969 sulle navi di bandiera italiana erano imbarcati circa 50.000 marittimi di cui 7.759 ufficiali (comandanti e direttori di macchina compresi , esclusi commissari, ecc), circa 10.000 marittimi nella flotta Finmare. Nacque nel 1970 a Genova il Corso di Formazione Superiore per Comandanti della Marina Mercantile a cura del Collegio Capitani di lungo corso e di macchina in collaborazione con la Scuola di Formazione Superiore diretta dal professor Filippo Peschiera , relatori Domenico Papagno e Gianni Tamburri. Il primo corso , riconosciuto dal Ministero della Marina Mercantile, ebbe la prolusione dell'ingegner Guglielmo Levi , dal titolo “ Funzione del Comandante da Filippo II all'automazione” e la conclusione del dottor Nicola Geremicca “ Lavoratore tra i lavoratori “. Ma la storia del movimento dei “ lavoratori “ del mare non finì lì, perchè l'evoluzione professionale a bordo impose nuovi criteri di gestione delle risorse umane e furono creati corsi di Shipping Management con la mia rivista TTM , per comandanti, dirigenti di compagnie di navigazione negli anni ottanta. E inoltre corsi speciali di Tecnologie avanzate. La STCW entrata in vigore la prima volta in Italia nel 1985 è oggi evoluta anch'essa come

tutta la formazione professionale. La stessa marineria è cambiata , ma la vigilanza è attiva: la proliferazione delle bandiere di comodo e registri internazionali rischiano di declassare il livello formativo e quindi della sicurezza in mare, nonostante i tanti controlli come i PSC , le White Black List delle istituzioni internazionali . Una domanda non ha mai avuto una risposta certa: che cosa è e come si acquisisce la professionalità in mare ? (DL)

Direttiva sui diritti dei marittimi del Parlamento Europeo

ECSC e ETF hanno espresso apprezzamento per il PE che l'8 luglio nel corso della sessione plenaria, ha approvato l'accordo raggiunto con il Consiglio dell'Ue nel maggio scorso, sulla proposta di Direttiva della Commissione sulla gente di mare. Tale adozione segna la fine di un processo molto lungo, iniziato circa otto anni fa e che nell'ottobre 2014 aveva visto armatori (ECSC) e sindacati (ETF) europei raggiungere un accordo per modificare la proposta iniziale della Commissione su diversi punti. Pertanto varranno anche per il settore dei trasporti marittimi le 4 direttive UE relative a: informazione e consultazione dei lavoratori nella UE (Direttiva 2002/14/C), istituzione di comitati aziendali europei per l'informazione e la consultazione dei lavoratori (Direttiva 2009/38 / CE), licenziamenti collettivi (Direttiva 98/59 / CE) e mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese (Direttiva 2001/23).

Guida per operazioni di salvataggio in mare

L'ICS (l'associazione mondiale degli armatori) ha reso disponibile sul sito www.ics-shipping.org/docs/large-scale-rescue-2015, l'aggiornamento della versione prodotta a fine 2014 delle linee guida sulle operazioni di salvataggio in mare (“*The Industry's Guidelines on Large Scale Rescue Operations at Sea*”). L'ICS evidenzia che il continuo ed intenso flusso di rifugiati e migranti che attraversano da sud a nord il Mediterraneo comporta un impegno senza precedenti per il settore armatoriale in risposta a questa emergenza umanitaria, testimoniato dal numero di interventi e di assistenza da parte di navi mercantili ed equipaggi a natanti carichi di migranti nel Mediterraneo, nel corso dei quali sono state salvate oltre 50.000 persone. Le nuove linee guida sono applicabili anche ad altre regioni, tra cui il sud-est asiatico, e prendono in considerazione la notevole recente esperienza acquisita da società di navigazione ed equipaggi. Inoltre le nuove linee guida sono ora sostenute da un gran numero di organizzazioni dell'industria marittima, tra cui ESCA, Asian Shipowners' Forum (ASF), ITF, ETF, Intercargo, Intertanko, IPTA e InterManager. Un aspetto importante è l'ulteriore attenzione volta a garantire che le persone soccorse siano trattate in salvo a bordo delle navi commerciali

assicurando nel contempo salvaguardia, sicurezza e benessere dei marittimi che effettuano tali operazioni di soccorso spesso rischiose. Inoltre la nuova guida è stata ampliata per includere comunicazioni multilingue che possono essere utilizzate dalle navi quando le persone provenienti dall'Africa e dal Medio Oriente sono tratte in salvo.

ICS International Shipping Conference

Il programma dei lavori dell'*ICS International Shipping Conference*, che si terrà a Londra il 9 settembre nel corso della *II London International Shipping Week (LISW15)*, prevede la partecipazione di importanti relatori provenienti da tutto lo shipping mondiale, quali: Koji Sekimizu, IMO Secretary-General, Paul Jaenichen, U.S. Maritime Administrator, Jorge L. Quijano e Mohab Mameesh, amministratori rispettivamente dei Canali di Panama e Suez. Il programma completo e il *booking form* sono disponibili sul sito: www.ics-shipping.org/ics-international-shipping-conference-2015.

Salviamo la Fiera Internazionale senza timoniere

Genova ostile (o indifferente) al Salone Nautico ?

Genova . "Mi sono arrabbiata e continuerò a farlo fin quando non comprenderò perchè la città di Genova è ostile al Salone Nautico" Parola di Carla Demaria, presidente di Ucina, a colloquio con il direttore di Primocanale Luigi Leone. *"Il problema è la sottovalutazione del valore del Salone di Genova, e per questo mi sento totalmente straniera in questa città. Potremmo organizzarlo altrove, ma io trovo indissolubile il legame tra Genova e il Salone. Però non a tutti i costi. E stiamo raggiungendo il limite dell'a tutti i costi".*

"Parliamo di un evento che quest'anno compie 55 anni, è un fiore all'occhiello, l'elemento di maggiore internazionalità della città - prosegue Demaria - Si sta comportando bene. Quello di quest'anno sarà il Salone del rilancio. Dal momento della presentazione ad oggi, ha avuto un numero superiore di cantieri iscritti rispetto alla stagione scorsa. Abbiamo organizzato un evento che sono le barche della Volvo Ocean's Race, la gara di vela più dura del pianeta, oltre a una serie di partner di tutto rispetto. Ci presentiamo al meglio, con un alleato in più, il mercato, che finalmente torna a dare segnali di ripresa.

"Al centro del Salone ci sarà la Torre Piloti - aggiunge Demaria - Ho totale rispetto del progetto di Renzo Piano, ma forse non è chiaro l'impatto che avrà questa bellissima costruzione al centro della Darsena"

Demaria riserva una stoccata anche alle istituzioni locali, che "non sono così attive come lo sono quelle centrali. Penso al ministro Calenda, che nel mese di

aprile ha creduto nella vocazione internazionale del Salone".

***COMMENTO** Flebili e inconcludenti risposte delle istituzioni, si aspetta la Regione, concordiamo totalmente con la presidente dell'Ucina, compreso il progetto del Blu Print di Renzo Piano che sconvolgerà l'urbanistica della Fiera Internazionale a cui siamo legati da quando è stata realizzata e che non siamo stati capaci di rilanciare nel contesto commerciale internazionale. Intanto si è dimessa la presidente , avv. Sara Armella, dopo l'assemblea che ha registrato il pareggio di bilancio, e la restituzione da parte del Comune (maggiore azionista) di alcuni padiglioni. (DL)*

Azimut Yachts al Salone Nautico di Cannes 2015 **Due anteprime mondiali e una flotta di quindici yachts**

Azimut Yachts darà il via in grande stile alla stagione dei Saloni Internazionali che inizierà fra qualche mese con il Salone Nautico di Cannes, in programma dall'8 al 13 Settembre. Il cantiere italiano si presenterà con una flotta di quindici yacht in esposizione, di cui ben due modelli in anteprima mondiale: Azimut Magellano 66 e Azimut 72.

Ulteriori informazioni e immagini dell'Azimut Magellano 66 e dell'Azimut 72 sono scaricabili dai link di seguito riportati:

Azimut Magellano 66: <http://1drv.ms/1H5IgtY>

Azimut 72: <http://1drv.ms/1gyKxU9>

Studio efferre & andreasculati

studio@studioefferre.com www.studioefferre.it

Follow us on Facebook: <https://www.facebook.com/StudioEffeErre>

A Lilla Mariotti il Trofeo del Mare

Il Comitato "TROFEO DEL MARE" sentito il parere di Enti pubblici e privati, di Associazioni Culturali, unitamente a quelli di autorevoli operatori nel settore marinaro e marittimo ha deciso di conferire il prestigioso riconoscimento "TROFEO DEL MARE 2015" alla scrittrice Lilla Mariotti.

La cerimonia di consegna si terrà alla presenza delle massime autorità comunali e provinciali sabato 25 luglio 2015 alle ore 21,30 nella splendida cornice di Piazza del Municipio a Pozzallo (Ragusa).

Il Premio La donna del mare assegnato alla scrittrice Annamaria Lilla Mariotti è il 14° Trofeo del Mare, patrocinato da Comune, Regione, Marina Militare, Lega Navale, Anmi .

Mpsv levoli Ivory

A giugno il cantiere turco di Selah a Tuzla ha consegnato alla società Marnavi Offshore la nuova unità "Ievoli Ivory", una multipurpose supply vessel di circa 4.300 dwt, lunga 92,20 m., larga 18,80 m., 6 m. di pescaggio, con elideck a prua, tra membri d'equipaggio e tecnici la nave può ospitare a bordo fino a 90 persone. Progettata in proprio dalla compagnia armatrice, la nuova unità ha doppia Classe Abs -Rina, è conforme ai regolamenti del codice SPS ed è equipaggiata con i più avanzati apparati tecnologici rispondenti alle recenti normative internazionali che regolano le attività del settore offshore in materia di sicurezza operativa e durante la navigazione. La propulsione diesel elettrica garantita dalle prestazioni di 4 generatori Mak che sviluppano una potenza complessiva di 9000 kW, hanno consentito alla nave di raggiungere la velocità di 14 nodi durante le recenti prove in mare.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Viaggio nell'Archivio delle Indie – Siviglia

Juan de la Cosa *

Primo viaggio alle Indie da Comandante

Nel 1504 Juan de la Cosa ottenne di effettuare il suo primo viaggio di scoperte al suo comando come Capitano Generale e Piloto, grazie ad un'incarico della Corona Spagnola per scoprire e vigilare le coste della Terra Ferma. Con quattro navi armate navigò costeggiando tra l'isola di Margarita ed il golfo di Urabà, dove realizzò un cospicuo "rescate" (parola che indica sia il lato commerciale che il bottino di guerra). In Cartagena incontrò e aiutò il mercante sivigliano Cristobal Guerra ed i suoi uomini, con i quali però ebbe grandi contrasti. Vennero penalizzati in Urabà e Giamaica sino a che Juan de la Cosa li condusse tutti a l'Española, dove si fermò per due anni. Dopo il suo ritorno in patria nel 1506 Juan de la Cosa ricevette un premio di 50.000 maravedis come ricompensa per il suo impegno. Juan de la Cosa casigliano di Santa Maria del Porto, Piloto di Rodrigo de Bastidas, armò quattro caravelle con l'aiuto di Juan de Ledesma di Siviglia, ed altri, e, su licenza del Re, si offrì allo stesso per sottomettere gli indigeni dei Caraibi. Fu poi allo sbarco a Cartagena che lì trovò il capitano Luis Guerra ed entrambi iniziarono una sporca guerra. Assaltarono l'isola di

Codego che si trova alla bocca del porto , catturarono 600 persone e scorrazzarono per la costa pensando di trovare oro. Entrarono nel golfo di Urabà e lì in un arenile Juan de la Cosa trovò dell'oro col quale per la prima volta si presentò al Re.

Secondo viaggio al proprio comando

Nell'anno seguente, nel 1507, la "Casa de la Contratacion" lo incaricò di comandare una piccola flotta di navi che dovevano vigilare la costa tra Cadice ed il Cabo di San Vicente infestate dai pirati.

Tempo dopo Juan de la Cosa iniziò una nuova traversata oceanica partendo dal Porto di Santa Maria (Cadice) e ritornando in Patria l'anno seguente . Come compenso ricevette 100.000 maravedis. Dagli scritti pare che pure Bastidas abbia partecipato a questa spedizione.

* (segue da D.L.20)

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Doderò)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

GEORGE BYRON, (Londra 1788-Missolungi 1824)

Da " OCEANO"

“...Sui tuoi lidi sorsero imperi/ contesi da tutti, indifferenti solo a te/... Poi vennero parecchi tiranni stranieri./ La loro decadenza cambiò i regni in deserti,/ non così per te immortale e/ mutevole solo per il movimento selvaggio delle onde/. Il tempo non lascia mai segni sulla tua fronte azzurra. /Come eri all'alba della Creazione così continui ad essere, mosso dal vento./ E io ti ho amato, Oceano,/ e gioivo, quando ero giovane, a farmi trasportare dalle onde come facevi tu con la tua schiuma;/ fin da ragazzo mi sbizzarrivo con i tuoi flutti, vero piacere per me. E il freddo mare impauriva gli altri,/ a me dava gioia./ Perchè ero come un figlio suo/e mi fidavo delle sue onde lontane e vicine,/ e giuravo sul suo nome, come sempre.”

FINE