

DL NEWS COMUNICAZIONE

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 2 luglio 2018

AILETTORI

I prossimi numeri di questa “ carretta telematica “ avranno cadenza non più settimanale ma quindicinale, rispettando un calendario estivo di tranquillità soprattutto tra i nostri collaboratori. DL NEWS comunque farà nel prossimo futuro una lieve correzione di rotta dedicando il suo carico anche a problematiche umanistiche, sociali e culturali oltre che di attualità nello shipping . L'imperativo è comunicare, cioè partecipare, che è ben diverso dall'informare.

Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata_stefano e facebook.com/dlnews2008/

L'EVENTO CHE MAI TI ASPETTAVI

Grazie cari amici, il Club è come una nave inaffondabile

Un Club è come una nave, naviga verso gli obiettivi statutari e quelli programmati per un anno, quando si avvicenda un nuovo Capitano (il comandante). E si svolge una cerimonia dove il Capitano fa il consuntivo , parla all'Equipaggio , che prima ascolta il “saluto alle bandiere” , gli inni nazionale, dell'Europa e del Club , solo allora l'equipaggio si siede ai tavoli imbanditi in una bella location scelta apposta per il passaggio delle consegne. E' l'esperienza che ho avuto l'altra sera a Nervi , invitato dal presidente del Club, questa ideale nave carica di uomini e donne in un clima di fraternità , di valori umani e di solidarietà nel welfare e nella cultura. Pensavo a queste cose mentre ascoltavo la relazione del Capitano sui viaggi e sui porti toccati durante l'anno. Avevo lasciato questo Club due anni fa (dopo 30 anni) e ho sentito affetto e amicizia del Capitano, una donna eccezionale , che sa governare energicamente il bastimento nel nostro mare quotidiano, ma piena di dolcissima sensibilità umana come altre signore imbarcate su questa nave , come altri amici di questo singolare Equipaggio. E lei, il Capitano al momento del passaggio di consegne al collega eletto per un altro anno , mi sembrava che dicesse (ma forse ero io suggestionato dal dibattito di questo mio foglio) la frase di rito : “ she is yours “ al giovane neo comandante. Grazie cari amici, tanti auguri di buona navigazione con questo Club di prestigio e di onore. (DL)

Non ci può essere innovazione senza passato

Carissimo , una proposta semplice e rapida, che parte dall'irrimediabile tradizionalismo di noi assicuratori trasporti: [almeno] nel settore

assicurativo, le navi continuano a mantenere il loro genere femminile e continuano ad essere chiamate con il loro nome, o meglio il loro prenome "she".

Non costa nulla e visto che è una sua proposta, la seguiremo tutti con grande entusiasmo!

Non ci può essere innovazione senza passato.

A presto

Un assicuratore trasporti

PERCHÉ LA NAVE È FEMMINA?

La nave è femmina perché c'è sempre un grande agitarsi intorno a lei; di solito è circondata da tanti uomini; ha un ventre e notevoli sovrastrutture; ci vuole tanta pittura per farla apparire bella; più che le spese iniziali, costa il suo mantenimento, perché *vuole essere sempre splendente; per gestirla ci vuole un uomo molto esperto e senza un valido timoniere è impossibile governarla.* Mostra le sue rotondità, ma nasconde il suo didietro; quando entra in porto dirige verso le "buoys".

(Buoys = boe e boys = ragazzi hanno lo stesso suono in inglese)

(Estratto dalla ballata di Capt. Cline A. Manuel 2001, inviato da Salvatore Scotto di Santillo)

UNO SGUARDO DI PRUA

TTM , la rivista dello shipping e della tecnologia

E' uscito il numero di maggio-giugno della rivista TTM Tecnologie Trasporti Mare -L'Automazione Navale , anno 49, coordinata dal giornalista Angelo Marletta , edita dal gruppo Gedi News Network , direttore responsabile Massimo Righi (direttore de Il Secolo XIX).

La rivista naviga magnificamente con il suo " carico " di firme e di associazioni ed enti di prestigio.

Sintesi delle "ultime" dichiarazioni di Vincenzo Onorato

"60.000 marittimi italiani disoccupati. Il j'accuse di Vincenzo Onorato: per lo shipping si applichino le stesse sanzioni proposte da Di Maio per chi delocalizza industrie e produzione dopo aver ottenuto sovvenzioni e aiuti pubblici..."

Onorato: "L'Italia copiò lo Jones Act del 1920"

“14 miliardi di dollari di fatturato e 84.000 posti di lavoro nei cantieri americani. 70.000 posti di lavoro per marittimi americani a bordo delle navi Usa. Più di 39.000 navi che battono la bandiera a stelle e strisce. Questo lo Jones Act del 1920, una norma che dura da quasi un secolo e che rappresenta tutt'oggi l'asse portante dell'industria e dei trasporti marittimi americani. Una legge che – secondo Vincenzo Onorato, promotore non solo di una campagna a difesa dell'occupazione marittima sulle navi italiane, ma anche di uno studio sul dramma della disoccupazione giovanile nel nostro Paese – potrebbe e dovrebbe essere mutuata in Italia”.

“Genova, Hub del Mediterraneo per lo yachting: opportunità e scenari” al Propeller Club

Speciale serata conclusiva del Propeller Club Port of Genoa presso la Marina Genova Aeroporto il giorno mercoledì 4 luglio 2018 sul tema:

“Genova, Hub del Mediterraneo per lo yachting: opportunità e scenari”

.Tema della serata sarà quindi quello di valutare - attraverso un esame della situazione normativa, logistica, operativa ed assicurativa – l'attuale status del mondo della nautica da diporto e soprattutto del settore legato all'utilizzo dei grandi yacht per poterne apprezzare i contorni e le implicazioni per la nostra Città e la nostra Regione, ipotizzando nuovi e più propulsivi scenari per il futuro.

Parteciperanno quali relatori (in ordine alfabetico):

Dott. Emanuele Carrara – Professional Nautica e Marinas Siat Assicurazioni

Avv. Lorenzo Fabro – Studio Legale Berlingieri Maresca

Com.te Dott. Roberto Giorgi – Executive Chairman Fraser Worldwide Yachts

Monaco; Dott. Giuseppe Pappalardo – Amm. Del. Marina Genova

(Aeroporto)

Moderatore l'ing. Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale Nautica Italiana,

Svolgimento della serata: Ore 19,15/19,45 Incontro partecipanti, registrazione ed aperitivo ; Ore 19,45/21,15 Cena presso il Link Restaurant (Marina Genova).

Quando l'Italia dell'autotrasporto si ferma

“Autotrasporto verso la mobilitazione generale. A affermarlo al termine di un tour di assemblee territoriali e di incontri con le imprese, è Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito. In un quadro di totale disinteresse soprattutto istituzionale-politico rispetto alla crisi di un settore che è, è il caso di ricordarlo, l'asse portante del sistema logistico e quindi anche produttivo italiano”.

LIBRI GRATIS DALL' UNIVERSITA'

Riprendiamo questa notizia per fare i complimenti alla direzione dell'Università per questa iniziativa che ha riscontrato grande interesse tra i giovani, che hanno trovato testi non reperibili nemmeno in internet, e che intervistati dalla televisione locale hanno espresso piena soddisfazione. Aspettiamo che vengano catalogati ed esposti i libri della vicina Libreria Universitaria nella sede del già albergo Colombia.

GENOVA Negli atrî di via Balbi 2, via Balbi 4 e via Balbi 6 sono disponibili centinaia di copie gratis di alcune decine di libri di Filologia e Letteratura Classica altrimenti destinati al macero per mancanza di spazio. Quante più copie verranno ritirate – gratuitamente – da Studenti e Interessati, tante più saranno salvate dalla distruzione e dallo spreco. Si prega di voler approfittare di un'occasione straordinaria di arricchimento personale e beneficio alla Cultura. In fiduciosa attesa, la Direzione del Dipartimento di Antichità, Filosofia, Storia, Geografia (D.A.Fi.St.) Direttore: Prof. Franco Montanari

Armatori e istituzioni insieme per celebrare i primi 20 anni del Registro Internazionale

“Il 26 giugno a Roma, presieduta da Mario Mattioli, si è tenuta la sessione privata dell’Assemblea della Confederazione Italiana Armatori che ha proceduto all’approvazione del bilancio e della Relazione annuale sull’anno 2017.

“Oggi la flotta di bandiera italiana è tra le principali al mondo – ha affermato il Presidente di Confitarma - con 16,3 milioni di tonnellate di stazza e posizioni di leadership o di assoluto rilievo nei settori più sofisticati quali unità ro-ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici. Grazie agli oltre 30 miliardi di euro investiti negli ultimi 10 anni dagli armatori italiani, la flotta è cresciuta in quantità e migliorata in qualità e nel panorama mondiale è una delle più giovani e moderne”.

Varato il rinnovo al vertice di Federagenti Giancarlo Acciaro e Giorgia Bucchioni vice-presidenti

Federagenti rinnova il suo Consiglio direttivo, anche attraverso la cooptazione di tre nuovi componenti, e registra l’ingresso di due nuovi vice-presidenti, Giancarlo Acciaro, presidente dell’Associazione degli Agenti Marittimi di Sardegna, che sostituisce Gaspare Panfalone, e di Giorgia Bucchioni, protagonista di un touch-down tutto spezzino con il vice-presidente uscente, Andrea Fontana, che alle ultime elezioni ha lasciato la presidenza dell’Associazione Agenti Marittimi di La Spezia. Confermati gli altri due vice-presidenti, Alessandro Santi (Venezia) e Vito Totorizzo (Puglia). Fra i tre cooptati, oltre a Giorgia Bucchioni, figurano Aldo Negri (Genova) e Vincenzo

Prencipe (Agenti della Puglia).

L'ufficio di presidenza della Federazione, guidata da Gian Enzo Duci, risulta quindi composto, oltre che dal presidente Duci, da Michele Pappalardo (Past President), Filippo Gallo (Past President), Umberto Masucci (Past President), dai quattro vicepresidenti (Alessandro Santi, Vito Totorizzo, Giancarlo Acciaro e Giorgia Bucchioni) quindi da Giovanni Gasparini, Presidente Sezione Yacht.

A Cannes il nuovo brand di Besenzoni, unique yachts accessories

Durante il salone di Cannes, dall'11 al 16 settembre, sarà presentato in anteprima mondiale il nuovo brand di Besenzoni: Unica – unique yachts accessories, dedicato ad articoli esclusivi totalmente custom. L'appuntamento francese sarà anche l'occasione per ufficializzare la stretta collaborazione con Marine Leather per i prodotti top di gamma.

Sarnico, giugno 2018 - L'azienda bergamasca, leader del mercato internazionale della componentistica nautica da oltre 50 anni, è conosciuta per la capacità di offrire ai suoi clienti prodotti perfettamente personalizzati che assecondano le caratteristiche di ciascuna imbarcazione, soprattutto se di misure importanti.

Per focalizzarsi meglio sul mercato custom dei superyacht, in continua espansione, Besenzoni ha creato una specifica divisione, Unica – unique yachts accessories, con l'obiettivo di soddisfare tutte le esigenze dei clienti, dalla progettazione alla realizzazione di prodotti custom made, fornendo anche un prezioso supporto per il montaggio a bordo e assistenza post vendita continuativa in tutto il mondo.

www.sculatiandpartners.com

UNA NAVE ENTRATA NEL MITO RACCONTATA DALLA PENNA DI UN GRANDE SCRITTORE E STORICO

STORIA DELLA MARINERIA

PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“SULLE ROTTE DELLA PENISOLA IBERICA A BORDO DELLA FRANCA FASSIO “

Nell'attuale epoca dei “mega-cruise ferries” che solcano senza sosta le coste del Mediterraneo collegando giornalmente i nostri porti con le principali mete turistiche, industriali ed economiche che si affacciano su questo mare sempre più trafficato, forse

sono pochi quelli che si ricordano o hanno mai avuto notizia di un antico servizio passeggeri antesignano di tali collegamenti e attivo per tutto il decennio precedente lo scoppio della seconda guerra mondiale.

Gestito dal ramo passeggeri della “Villain & Fassio” di Genova, l’importante gruppo armatoriale ligure fondato nel 1921 da Ernesto Fassio, destinato a fulgidi destini negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento e poi finito sulle secche di un disastro economico analogo a quanto capiterà alla grande “Flotta Lauro” dell’omonimo armatore napoletano, si concretizzerà nel 1926 con l’acquisizione del piccolo piroscafo norvegese “Thule” di quasi duemila tonnellate, varato a Newcastle-upon-Tyne in Inghilterra nel 1892.

Lungo 87 metri, largo 11 e capace di raggiungere i 14,50 nodi di velocità, era al momento dell’acquisto l’unica nave passeggeri di proprietà dei nuovi armatori italiani e tale resterà per tutta la storia futura della società armatrice, proprietaria di petroliere e navi da carico ad eccezione delle bananiere che trasporteranno anche passeggeri da e per la Somalia nel secondo dopoguerra e che abbiamo già trattato in uno dei precedenti capitoli di questa rassegna.

Adibita dai precedenti armatori norvegesi pressoché permanentemente alla linea commerciale Goteborg-Londra con l’aggiunta dello scalo inglese di Harwich in estate, una volta acquistata dai Fassio la nave verrà rimodernata e opportunamente adattata al nuovo impiego sulla linea bisettimanale Genova-Barcellona cui verrà adibita quasi stabilmente, con le eccezioni che presto ricorderemo, per i successivi quindici anni della sua vita sui mari.

I lavori di modifica e di ammodernamento, effettuati a Genova, riguardarono il ponte di plancia che venne completamente ricostruito e le sistemazioni dei passeggeri, ampliate e rimodernate. La “silhouette” esterna della nave restò comunque quella tipica di un piccolo “liner” di primo Novecento, con prua dritta, sovrastrutture compatte, unico sveltante fumaiolo a centro nave, poppa a clipper e scafo dipinto di nero con sovrastrutture bianche.

Dagli interni sobri e razionali, poteva trasportare 42 passeggeri in prima classe, 24 in seconda e 20 in terza più un centinaio di posti ponte, oltre a merci varie nelle quattro stive di carico. Il numero totale di poco meno di duecento passeggeri trasportabili può fare oggi sorridere ma allora era pienamente allineato alle esigenze della linea che la nave avrebbe coperto. La prima classe disponeva di sala di soggiorno, sala da musica, fumoir e sala per le signore al centro nave, di comode cabine e di una piccola ma confortevole sala da pranzo interamente foderata in “boiserie” di legno di noce. Sempre a centro nave ma a poppavia gli alloggi di seconda classe: la terza era sistemata a poppa ed i posti ponte prevedevano il ricovero dei passeggeri in spazi coperti ricavati sul cassero di prua.

Per esercire il collegamento fra Genova e l’importante porto catalano la “Villain & Fassio” aveva ottenuto dal governo una sovvenzione di un milione di lire annue, provvedimento che si rivelerà salutare quando il traffico passeggeri subì un arresto fra 1936 e 1938 a seguito della guerra civile spagnola. Anche a causa di ciò la “Franca Fassio” nel 1936 venne noleggiata alla “Tirrenia” che, durante la guerra d’Etiopia, gestiva i collegamenti fra l’Italia e l’Africa Orientale. Fra 1937 e 1938, forse allo scopo di incrementare il numero dei passeggeri trasportati, la linea della nave venne estesa agli scali di Palma di Majorca, Siviglia e Cadice, mentre nuovi introiti insperati

arrivarono alla compagnia a causa del trasporto di truppe e materiali italiani impegnati in Spagna nella spedizione voluta dal governo fascista in aiuto ai nazionalisti del Generale Franco.

Sembra che in tale periodo la “Franca Fassio” sia stata oggetto di traffici sospetti di contrabbando a favore delle forze repubblicane spagnole benché l’Italia fosse ufficialmente contro di loro. Sempre nel 1938 l’unità trasporterà in ripetuti viaggi vari contingenti della nostra Regia Aeronautica e riporterà in patria molti militari italiani feriti in combattimento. Durante queste traversate la “Franca Fassio” verrà fatta oggetto di ripetute ispezioni onde appurare che non avesse a bordo merci o persone proibite e più di una volta dovrà fare delle soste forzate nel porto di Marsiglia, sottoposta ai controlli internazionali del Comitato di Non Intervento, la commissione internazionale incaricata di vigilare onde evitare il coinvolgimento di troppi paesi stranieri nella guerra civile spagnola, a supporto di una fazione o dell’altra. Pare poi che, verso la fine di quel conflitto, la nave sia stata presa di mira da vari disertori che cercavano così di lasciare la Spagna prima di essere arrestati, come pure per tutto il 1939 venne impiegata per il rimpatrio di tanti dei prigionieri di guerra fatti da ambo le parti: in particolare prigionieri russi che venivano rimandati al paese di origine a seguito di accordi presi dalla nuova Spagna franchista col governo sovietico tramite la mediazione di quello italiano.

Il 10 giugno 1940 come è noto l’Italia entrò nel secondo conflitto mondiale: la “Franca Fassio” non sarà requisita dalla Regia Marina né mai iscritto nei ruoli del naviglio ausiliario di Stato ma continuerà nel suo servizio fra Genova e Barcellona trasportando, fra le altre cose, cospicue quantità di materiale aeronautico in base ad accordi stipulati in precedenza fra il governo italiano e quello spagnolo.

Niente lasciava prevedere quello che sarebbe successo poche ore dopo la partenza

Il 26 settembre lascerà per l’ultima volta Barcellona con 177 persone a bordo fra passeggeri ed equipaggio. Il successivo 4 ottobre salperà da Genova per un nuovo viaggio: a bordo vi erano 28 passeggeri e 54 uomini di equipaggio più 9 artiglieri della Regia Marina addetti all’unico cannone sistemato a poppa. Nonostante i gravi rischi che lo stato di guerra comportava, l’atmosfera a bordo era tranquilla e tra i passeggeri vi erano anche cinque cittadini degli Stati Uniti, allora ancora neutrali. Niente faceva prevedere quello che sarebbe accaduto poche ore dopo la partenza: la navigazione e la lunga carriera sui mari della “Franca Fassio” si sarebbe infatti bruscamente interrotta alle 11.10 di quel mattino, quando il sommergibile britannico “Triton” comandato dal tenente di vascello Guy Claud Watkins avvistò il piroscafo al largo di Capo Noli. Sovrastimando fortemente la sua stazza e ritenendolo un trasporto truppe del tipo “Adria” o “Galilea” del “Lloyd Triestino”, il “Triton” lanciò contro la piccola e quasi indifesa “Franca Fassio” quattro siluri ad un intervallo di sei secondi l’uno dall’altro. Colpita da tre di essi, la nostra unità colò a picco in pochi minuti a venti miglia a sud-ovest di Savona. Le vittime dell’affondamento furono fortunatamente solo dieci, tra cui tutti e cinque i passeggeri statunitensi, mentre si salvarono in 81 fra passeggeri e membri dell’equipaggio, tanti dei quali riuscirono a raggiungere faticosamente a nuoto la costa visto che data l’estrema rapidità del naufragio non era stato possibile mettere

a mare le imbarcazioni di salvataggio ad eccezione di alcuni canotti in sughero. Oggi il relitto della “Franca Fassio” è in fondo al Mar Ligure in una posizione non ancora precisamente localizzata a sedici miglia di distanza dal faro di Capo Noli. Riposa in pace nel nostro mare come tante altre unità andate perdute sia nella prima che nella seconda guerra mondiale come pure nei periodi di pace. Noi oggi preferiamo immaginarla quando era a galla, magari con le macchine sotto pressione, pronta a partire dalla Calata Zingari del porto di Genova dove spesso attraccava, per una delle sue consuete traversate verso la Penisola Iberica: se il suo nome nel diminutivo di “Franchina” verrà poi ripreso da una bananiera della sua stessa società armatrice nel 1953, la linea da Genova per Barcellona non verrà più ripristinata dalla “Villain & Fassio” ed è gestita oggi, dopo la parentesi delle “Linee Canguro” di quattro decenni orsono, dai grandi traghetti della “Grandi Navi Veloci” che ne sono in un certo senso gli eredi ed i continuatori, anche se su scala e modalità di traffico e di esercizio ben differenti da quelle di quasi un secolo fa.

Francesco Pittaluga

Genova, 25 giugno 2018

ingegnere aeronautico- console Associazione “A Compagna”-Genova
Storico aero-navale

DIBATTITO/ COMUNICAZIONE

AUTOMAZIONE NAVALE : LA TESTIMONIANZA

Caro Decio, ho letto con estremo interesse sull’ultimo numero di DL NEWS, gli articoli L' appassionato amarcòrd del professor Antonio Fiorentino , “paradigma” della tecnologia avanzata ed anche AUTOMAZIONE NAVALE E NAVE AUTOSUFFICIENTE di Silvestro Sannino.

Vorrei dare un piccolo contributo personale frutto di una testimonianza diretta datata 1974, quando assolto il servizio di leva nella Marina Militare, mi imbarcai sulla M/c “Agip Sardegna”, una Super Petroliera da 250,000 tonnellate.

Per ironia della sorte, il servizio di leva, lo avevo espletato, navigando come Guardia Marina S.M. sulla fregata anti-som “Carlo MARGOTTINI”; una unità navale costruita nel lontano 1963, che per ironia della sorte era già dotata all’epoca, di una sala macchine composta da 4 motori TOSI abbinati a 2 giunti idraulici VULCAN che comandavano le 2 eliche di propulsione; che veniva gestita in “remoto” da una centrale operativa ad essa dedicata; centrale ricavata in uno spazio grande quanto un pezzo del corridoio di casa mia.

Imbarcato sull’Agip SARDEGNA a Lisbona, sono stato subito colpito dalla modernità del mezzo navale, dove l’apparato propulsore (pur sempre presidiato da una guardia di ufficiali di macchine), era possibile comandarlo in remoto, direttamente dalla plancia tramite una consolle gigante posta sul ponte di comando.

Altra novità, era l'installazione di un sistema GPS, direttamente collegato con un sistema automatico, che stava in un quadro elettrico, grande come un armadio a 4 ante.

Tale sistema, era interconnesso con: Il radar, il timone, il sistema GPS, un sistema di navigazione capace di calcolare e gestire per spezzata lossodromica, delle rotte ortodromiche.

Dopo un po', per velocizzare il calcolo astronomico delle rette di altezza, avevamo imparato ad utilizzare il sistema di calcolo ortodromico del computer, facendo analogie tra i triangoli sferici celesti e le coordinate terrestri, come mi era stato insegnato al Nautico San Giorgio dal mio professore di navigazione Aldo NICOLI, che utilizzava per scopi didattici, un calcolatore OLIVETTI 101.

Il sistema di navigazione installato a bordo dell'Agip SARDEGNA, era capace di guidare la nave in modo autonomo, intervenendo direttamente sul timone, mantenendo la nave in rotta fra 2 punti distinti della spezzata lossodromica, con l'accortezza di limitare le accostate utilizzando non più di 2-3° di timone, al fine di ridurre al minimo le perdite di velocità (all'epoca si navigava ad una velocità di circa 20 nodi), e relativi aumenti di consumi.

I consumi, una voce, che con la crisi di Suez dell'epoca, e dei rincari del prezzo del combustibile, cominciava già ad allertare i gestori di tali super petroliere.

Il sistema integrato, era anche collegato al radar, ed aveva la capacità di gestire ben 64 bersagli contemporaneamente, con abbinato un sistema "Anti-collisione", che allertava l'ufficiale di guardia sul ponte, nel caso che uno dei 64 bersagli monitorizzati (nel suo moto relativo rispetto alla nave), si fosse potuto avvicinare entro una certa distanza prestabilita.

Il sistema satellitare, per dare una posizione certa, necessitava di una continua correzione manuale sulla reale altezza dell'antenna ricevente rispetto al geoide ideale, per cui in certi punti del globo, tale correzione raggiungeva anche i 50 metri, facendomi toccare con mano, che la forma delle acque dei mari, non è così "sferica" "come comunque si crede normalmente.

Probabilmente il sistema aveva altre funzioni, ma che a distanza di oltre 50 anni, la mia memoria ormai fallace, non mi consente di ben ricordare.

In merito al discorso dell'affidabilità dei sistemi automatici, vorrei fare una piccola riflessione sulla enorme importanza di avere componenti fra loro compatibili ed omogenei.

Può capitare, che a volte, componenti di grande affidabilità (un led costruito per lavorare per 30,000 ore), venga abbinato ad un alimentatore con durata inferiore (magari a seguito di una sostituzione fatta in buona fede con un alimentatore di affidabilità inferiore a quello originariamente previsto a progetto), e di fatto minando in modo silenzioso tutto il sistema, creando una ipotetica potenziale falla nel sistema stesso.

Un saluto

Ing. Cap. Flavio Scopinich

COMMENTO

Sistemi ancora fragili, tecnologia con problemi anche se l'industria

muove inesorabilmente verso le navi automatizzate

Notizie che riportiamo ugualmente, ormai ne abbiamo parlato tanto, su questo argomento per rispondere all'ing. Scopinich anche se sommariamente, provengono dall'ambiente IMO dove si sta studiando la normativa per le navi automate. Riporto in sostanza solo quattro righe abbastanza illuminanti: “ ...while major advances are being made in shipboard technology and remote monitoring of systems, SATELLITE COVERAGE IS STILL NOT YET CAPABLE OF ENABLING ANY REMOTE SYSTEMS TO FUNCTION RELIABLY WORLDWIDE “.

Cyber security priorità strategica per il Paese

Parla Paola Girdinio, fondatrice e presidente dell'Osservatorio nazionale per cyber security, resilienza e business continuity delle reti elettriche

«Il servizio che con l'Osservatorio vogliamo rendere al Paese è diffondere la consapevolezza di quanto sia importante il tema della cyber security. I danni di un attacco informatico alle reti energetiche o di trasporto possono essere enormi». A mettere in guardia istituzioni e aziende dai pericoli che possono venire da un'insufficiente prevenzione e difesa informatica dei gangli vitali del sistema-paese è Paola Girdinio, professore ordinario al Diten-Scuola politecnica dell'Università di Genova e fondatrice e presidente dell'Osservatorio nazionale per cyber security, resilienza e business continuity delle reti elettriche, che ha sede al Diten.

«Per fare un esempio – spiega Girdinio – oggi un'organizzazione terroristica che volesse provocare un disastro ferroviario non avrebbe bisogno di esplosivi, commandos, eccetera, potrebbe agire da remoto sugli scambi ferroviari. Lo stesso vale per le reti energetiche e altre infrastrutture, e per le singole aziende. Tra l'altro, la vulnerabilità dei sistemi informatici sta destando l'interesse della malavita organizzata, che può attaccare o minacciare di attacchi le aziende e chiedere dei riscatti».

Il 12 e 13 giugno scorsi, a Genova, a Palazzo della Borsa, a cura dell'Osservatorio e di altri organismi si è tenuta la internazionale “CSET 2018 – Cyber security for energy & transport infrastructure”. Hanno partecipato i massimi esperti del settore a livello internazionale per fare il punto sul tema e indicare linee strategiche comuni per affrontare il tema della cyber security».

Lo scopo per cui sono nati l'Osservatorio e la conferenza – continua Girdinio – è promuovere la collaborazione, a livello nazionale e internazionale, di tutti i soggetti

interessati al tema. Bisogna internazionalizzare il lavoro di prevenzione, gli attacchi non si fermano ai confini di un paese, bisogna fare un discorso a livello mondiale, sul piano operativo e normativo. Il problema è già molto sentito negli Usa, dove è uscita la normativa Nis (Network and Information Security), poi recepita dall'Ue, negli stati membri l'applicazione è ormai prossima. Ogni anno il World economic forum nel Global risks report analizza i rischi ai quali la società oggi deve fare fronte e quest'anno dedica un capitolo importante alla cyber security. Come l'Allianz Risk Barometer 2018».

In Italia la consapevolezza di questi nuovi rischi c'è ma deve crescere ancora, non tutte le aziende mettono la cyber security tra le loro priorità strategiche. «Il mondo della difesa – precisa la presidente dell'Osservatorio – ovviamente, per sua natura lo ha sempre fatto. Anche le banche, tradizionalmente impegnate nella difesa dei dati e dei beni dei loro clienti. E le aziende più avanzate, grandi e piccole. Ma rimane ancora molto da fare. Bisogna capire che con la pervasività dell'information technology aumenta l'efficienza del nostro sistema ma aumenta anche la sua vulnerabilità. Per esempio le infrastrutture nel passato, in un certo senso, si difendevano da sé, erano progettate per essere forti, resilienti. Oggi sono interconnesse con l'esterno, _non basta la protezione fisica. Inoltre, per sferrare un attacco informatico non è neppure più necessario essere un grande hacker, nel dark web sono in vendita sistemi di software malevolo per cinquecento dollari».

Da Liguria Business Journal , quotidiano on line , articolo di Odoardo Scaletti

VIAGGI E LETTURE

GIORNALE DI VIAGGIO

Dal comandante Stefano Giacobbe e il seguito di intraprendenti varazzini in escursione all'Elba e dintorni

Carissimo Decio buon giorno e quale fraterno amico mi inserisco nel tuo giornale per farti partecipe di gradevoli sensazioni provate ultimamente.

Ho partecipato la settimana scorsa ad una gita sociale all'isola d'Elba, eravamo 50 partecipanti varazzini e durante il viaggio di andata il capo gruppo ha avuto l'opportunità di fare un breve excursus sulla permanenza sull'isola di Napoleone Bonaparte e su quanto di positivo ha operato per questa comunità. Mi ha quindi passato il microfono ed ho potuto così ricordare gli avvenimenti accaduti sull'isola durante l'ultima guerra e i sacrifici e patimenti subiti dagli elbani in quel periodo ed in modo particolare dalle forze coloniali francesi (goumiers) dopo l'8 settembre. Ho

voluti ricordare in modo particolare l'affondamento della nave mista Andrea Sgarallino silurata da un sommergibile inglese (Uproar) nel canale di Piombino dove morirono 250 persone tra militari e civili senza che nessuno potesse venire in loro aiuto. Io e mia moglie abbiamo dei carissimi amici elbani e mi dissero poi che all'isola hanno ancora ben vivo tale episodio avendo anche loro avuto a bordo parenti ed amici. Ho rabbrivito. Abbiamo in seguito eseguito un completo giro turistico per tutta l'isola durato una settimana ed abbiamo constatato la bellezza unica dell'isola principe dell'arcipelago toscano e della Capraia . Persone cordiali, aperte, accattivanti in uno spettacolo della natura suggestivo, colorato, profumato di fiori e di mare, con brezze leggere cangianti dai 4 quadranti. Splendido. Al ritorno ,essendo in lieve vantaggio sull'itinerario ,siamo passati per Tirrenia, mi sono ricordato di Tomboli e della sua storia di vita vissuta nel dopoguerra tra le forze americane di base in quel luogo ed i locali del posto e di seguito lo scromatore dell'Arno,e,dolce orgoglio di capacità e inventiva italiana il canale Navicelli. Mi sono ricordato che da questo canale ,collegato con il porto di Livorno sono transitate su chiatte per l'isola del Giglio le infrastrutture metalliche ,costruite nelle officine pisane ,che fissate alla roccia sotto la chiglia della Costa Concordia,hanno impedito che questa sprofondasse nell'abisso sottostante. Simbolico esempio di operatività professionale ,manageriale, in simbiosi tra pubblico e privato con una capacità lavorativa da lasciare a bocca aperta tutto il mondo marittimo e non.

Grazie Decio per la tua ospitalità sul tuo sempre da me seguitissimo salotto nautico,un fraterno abbraccio

Comandante Stefano Giacobbe

L'imponderabile

Venerdì 6 luglio alle 18.30 sarà presentato il libro “ L'imponderabile “ , grajseditore, di Anna Bartiromo presso la Sala Consiliare del Comune di Meta, Napoli. Introduce e modera il dottor Mario Esposito, presente l'ajtrice.

LIBRERIA INTERNAZIONALE IL MARE

Reggimento R.M. San Marco memorie dal 1917 al 1919

Carissimi Amici de Il Mare,

siamo lieti di invitarVi Mercoledì 4 Luglio 2018 ore 19:30

presso la Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 Roma

per la presentazione del volume

Reggimento R.M. San Marco memorie dal 1917 al 1919

di Sergio Jacuzzi - Ed. Veterani San Marco

Sarà presente l'autore.

R.S.V.P. a questo link ilmare@ilmare.com *Questo libro serve a tutti gli storici ed amanti della storia militare italiana a comprendere e sapere nel dettaglio, come nella visione generale un momento unico di un reparto militare unico.*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Se fosse “IT” non sarebbe appropriato, chiunque lo usi. Qualunque nome “LE” si dia, qualunque sia l’utilizzo per cui fu costruita, è pur sempre UNA NAVE o anche UNA BARCA. La forza di una barca a vela si fa eleganza, stile, leggerezza: essa compete col vento che ora la ama ed ora la contrasta. Quando riesce ad averne ragione, corre, come donna libera, piena di fascino e di mistero, verso il sole o verso l’incanto di notti stellate.

Fine