

**DL NEWS magazine economia storia attualità  
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 11 luglio 2017**

**Un profilo FB che merita di essere visto**

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

---

Il nostro foglio telematico ha una diffusione di oltre 1000 destinatari a cui si aggiungono le connessioni con altre newsletter e indirizzi inviati a ventaglio dai nostri lettori ed estimatori.

---

**CONVERSARI NEL NOSTRO SALOTTO**

**In autunno pronto il bando per il progetto dello spostamento della diga foranea del porto di Genova ( Signorini, presidente AdSP Genova-Savona ), Pro Schiaffino dice che idee e numeri non sono chiari , quale parte della diga ? Tutta, compresa la parte davanti al Bettolo? Perché il costo e i tempi per realizzarla si allungheranno ... Il tombamento del terminal Bettolo servirà ad alzare il rating dei container a Genova ?Due/tre milioni rispetto ai 14 di Rotterdam ? Ma quanti porti ci sono ? Il VTE non basta ? E tutto il resto da fare nel porto , lasciato in eredità a Signorini ? abbiamo l'impressione che il porto ( il nuovo Sindaco ha delegato il consigliere ,avv. Francesco Maresca, ai problemi Porto e Mare, cosa buona per un dialogo indispensabile per il tormentato scalo ligure, incompiuto , dalle ferrovie all'elettrificazione alle riparazioni navali all'aeroporto al Blue Print che coinvolge Darsena , Torre Piloti a.... e poi ? Dio aiuti Signorini e che i cronisti facciano cronache dal porto come una volta... Pro annuisce, dice che non ha l'età... Auguri Pro.**

Caro Decio, continua con le tue interessantissime news...Non dire mai che sei stanco anche se...Fallo per i tuoi amici, i tuoi collaboratori, i tuoi lettori...un abbraccio,

**Silvana Canevelli**

Buona sera Decio, sempre di grande interesse le tue News. Anche se dici di essere stanco noi tutti, penso, ti chiediamo di continuare, sennò sarà "buio per sempre!". Ciao Decio, un abbracciamo e alla prossima.

**Elio Arcari**

Caro Decio, sono stato veramente “ toccato “ da quanto scritto dalla nostra Anna Bartiromo a proposito dell’impegno letterario da parte della stessa Anna, del Prof. Silvestro Sannino e dal sottoscritto con il “ Tramonto “. Grazie ad Anna per il suo giudizio su di me. Ritengo pure io , se mi è permesso, sia oltremodo fattivo dare un’impronta letteraria al tuo DL News poiché un periodico “ On Line” come il tuo , caro Decio, non può vivere solo di argomenti tecnici, anche se molto vitali per la categoria dei naviganti, tanto più che, spesso e purtroppo, non v’è rispondenza ai temi trattati, alle proposte innovative lanciate per il bene della marineria, proposte sovente ignorate e deluse. Ed è per questo che penso siano benvenuti sul nostro DL News scritti, racconti, temi su esperienze personali, ecc. che rappresentino un “ineguagliabile

lavoro” come proclama Anna Bartiromo,.

Ugo Doderò

## La fede, come un salvagente che emerge

Un mattino di questi mentre nello scagno ero “centrifugato” da un mercato dei voli in Pacifico particolarmente agitato ho ricevuto da una mia cara amica questo messaggio What’s App, un verso dell’ultima canzone di Fiorella Mannoia: “Per quanto assurda e complessa ci sembri la vita è perfetta.”

Spontaneamente senza pensarci su le risposi: “E’ una bella frase . Ma crederci sinceramente presuppone una grande fede.”

Lei replicò: “ Tu ce l’hai, o no? “

Come un salvagente che sganciato dal fondo raggiunge con un sussulto la superficie del mare e l’aria aperta questa domanda ha fatto affiorare dal mio profondo inconscio una riflessione, uno di quei pensieri che il cuore elabora intimamente durante il sonno, nei momenti di gioia sicuramente di dolore, noi inconsci. Pensieri che arrivano da un’altra dimensione del nostro intimo e quando emergono, come certi ricordi caduti nell’oblio ci colgono impreparati sino a farci sentire una forte fitta al cuore. Risposi : ” Nel mio profondo sento di sì, qualcosa che esula dalla mia volontà . La fede è come la spina dorsale, un sistema complesso e fantastico di ossa e incastri mobili che spesso sottovalutiamo o diamo per scontato ma che fa la differenza tra noi e gli invertebrati, due mondi totalmente differenti. Andiamo avanti in questa vita frenetica, sempre più schizofrenica, sempre meno silenziosa. La fede come la schiena dietro di noi attende di sorreggerci nel momento della caduta. La fede è forte e umile come la schiena.

Massimo Granieri

## No vax, quanto e come è condizionato il sistema informativo in Italia

Ho ricevuto il tuo messaggio con l’interessante intervista a Sergio Lepri che tratta, purtroppo, un argomento che ci fa soffrire ogni giorno di più.

Tuttavia, la mia lingua “batte dove il dente duole” cioè sull’argomento “ vaccini”.

Ieri ha avuto luogo, nella città di Pesaro, una importante manifestazione a cui hanno partecipato 42.000 persone provenienti da tutta Italia inclusa una delegazione che arrivava dalla Francia. Si trattava di coloro che sono stati marchiati dai mass media “no vax” ma che , in realtà, erano genitori e parenti di bambini danneggiati dai vaccini . C’era anche il papà della povera Giada che, dal palco, ha dato una breve testimonianza della sua tragica esperienza. E’ una categoria di persone che secondo i mass media non esistono e a cui nessuno dà voce. Sono semplicemente ignorati dalla stampa, tutta d’accordo per compiacere il “potere”. Ma anche se si fosse trattato di “zombies” o extraterrestri o terroristi ti sembra normale che, oggi, nessun quotidiano e nessuna radio o tv abbia dato neanche un piccolo accenno a questo avvenimento? Ti rendi conto di quanto e come il sistema informativo sia condizionato nel nostro paese ? Cosa ne penserebbe Sergio Lepri ?

Sono arrabbiato, costernato ed avvilito.

Tobia Costagliola

COMMENTO . A proposito di informazione e comunicazione , lasciatemi ricordare che ho conosciuto tre grandi giornalisti direttori di giornali , a parte Sandro Pertini al Lavoro, erano Gaetano Baldacci a Milano fondatore e direttore del Giorno, Nino Nutrizio, fondatore e

direttore de La Notte a Milano, Piero Ottone al Secolo XIX , con cui ho collaborato finché non si è trasferito alla direzione del Corsera. Ricordi non solo di incontri, questi uomini diversi fra loro hanno lasciato qualcosa nella mia formazione e nel mio successivo lavoro.

Lo scrivo, perché è in corso un dibattito molto profondo sul futuro del giornalismo , il giornalismo del futuro , le copie che calano e l'on-line che non bilancia la fuga di acquirenti dei quotidiani. Perché, secondo Sergio Lepri, intervistato da Il Finanziere, in un esaustivo ed esemplare colloquio, i giornalisti non sanno più interessare il pubblico. Il cittadino ha perduto la fiducia nel giornalista, anche quello televisivo, che non è la causa della riduzione delle copie vendute. Abbiamo visto che in altri paesi le copie vendute si misurano in milioni, da noi in decine di migliaia. Anche tra i due blocchi, Rai e Mediaset c'è, tranne qualche eccezione, molta omologazione "politica". Non ha certamente fatto bene il concentramento nelle mani del gruppo De Benedetti di mezza carta stampata in Italia. I social non fanno informazione, youreporter ci racconta quello che vedono, ma poi? . E' importante vedere come nascono iniziative nuove , vedi La Verità, ottimo giornale fondato da Maurizio Belpietro, ritorna Il Telegrafo di Livorno, altri sono solo on-line, una informazione che non ha la dignità grafica della carta stampata in mezzo a centinaia di testate che si affollano nella rete. E con questa realtà pensate che il governo vi darà una nuova legge sull'editoria ? ( DL )

## CONFITARMA in Rough Sea , gli armatori se ne vanno.

E' sempre in mezzo alla tempesta la Confederazione degli Armatori, nomi prestigiosi come D'Amico non rientreranno più nell'associazione già priva degli associati più forti. Il rischio è che si dividano categorie e armatori creando altre associazioni, come un tempo e che ricordo perfettamente , frequentandolo . Avevo conosciuto il comandante Traverso deus ex machina dell'Armaliberi anni '60 e '70 ;mi colpiva una sua frase : i capitani migliori non sono a bordo, trovano lavoro a terra ... Mio padre comandante Tirrenia dopo la guerra aveva rifiutato il posto di Capo Marittimo a Napoli alla sede generale della Tirrenia, preferendo il mare... Erano i tempi della divisione delle associazioni armatoriali, facevano capo a Fassio e a Costa. Alla San Giorgio Armatori , c'erano Pesce, Cerboni, il com.te Esposito , erano tempi che non ritorneranno più ovviamente, ma con le defezioni di grossi armatori dalla Confitarma oggi il rischio di scisma c'è. Mi ricordo di un grande Presidente, Antonio D'amico, un signore e Giovanni Montanari anni 90 quando la mia rivista TTM divenne anche il medium di Confitarma News con la collaborazione della bravissima, e tuttora sul ponte di navigazione della comunicazione , Noli Mazza. Facciamo gli scongiuri. ( DL )

---

## LIBRI E RIVISTE CONSIGLIATI

SINISTRA E POPOLO , il conflitto politico nell'era dei populismi di Luca Ricolfi, Longanesi, 280 pagine, € 16,90, considerato la Bibbia o l'enciclopedia per gli italiani di oggi se vogliono capire e non vivere di parlare parole come certi partiti ci vogliono far vivere. ( DL )

### BACHERONTIUS

Il numero di giugno 2017 della rivista Bacherontius , periodico nazionale di attualità, cultura, politica e satira fondato nel 1969 e diretto da Marco Delpino è tutto da leggere , come si dice,

e come si deve fare , noi l'abbiamo fatto , ottimi collaboratori, argomenti centrati sulla società odierna e la storia , informazione delle attività culturali in Italia e incentrati a Santa Margherita Ligure . La rivista è organo ufficiale di Anpai ( associazione nazionale poeti, autori e artisti d'Italia ) e dell'Associazione internazionale “ Amici del Monte di Portofino “ , Scritta per liberi pensatori da grandi firme che Delpino ha portato a collaborare. Feconda l'attività editoriale dietro alla rivista. Indirizzo: [www.tigulliana.org](http://www.tigulliana.org) Abbonamento 20€

#### RIVISTA ITALIANA della SALDATURA

Organo ufficiale dell'Istituto Italiano della Saldatura è uscito il n. 3 -2017, direttore responsabile Sergio Scanavino, Genova, [www.iis.it](http://www.iis.it). L'editoriale: Metal Additive Manufacturing: il picco delle aspettative esagerate o l'alba di una nuova rivoluzione industriale? Articoli di caratura e rubriche tecniche nell'interno.

CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche – Lega Navale Italiana di Napoli , [cstn.it](http://cstn.it) , n. 59 notiziario on-line di luglio, questa bella rivista ingabbiata nel web si legge e svanisce poi nella memoria; peccato gli autori scrivono testi di storia e di agonismo in mare, belle foto , uomini da ricordare e celebrare, storia, notizie.

SEA HISTORY, summer 2017 , quarterly, organo del National Maritime History Society, pubblicata in cartaceo negli Stati Uniti, 5 John Walsh Blvd, PO Box 68 Peekskill , NY 10566 [www.seahistory.org](http://www.seahistory.org) ; The art, literature, adventure, lore & Learnibg of the Sea , 35\$ abb. annuo.

#### IL MEGLIO DELL'ITALIA SOTT'ACQUA

ROMA Il 12 luglio ore 19.30 presentazione & cocktail a Parioli Fotografia via Francesco Siacci 2/c 06 8075666 - 339 7781836 Ndel nuovo libro “Il meglio dell'italia sott'acqua. Dal Tirreno all'Adriatico, le immersioni da non mancare.”

Scritto dagli amici Francesco Saverio D'Aquino e Fabio Perozzi.

Dal vivo per noi i racconti ma soprattutto le immagini scattate negli abissi marini, dal Tirreno all'Adriatico, dai migliori fotografi subacquei italiani: Fabio Perozzi, Stefano Barbaresi, Antonello Paone e Claudio Provenzani che racconteranno le loro "esperienze subacquee" mostrandoci i loro reportage fotografici scattati a pellicola e in digitale.

---

#### PROPELLER CLUBS

La XV CONVENTION NAZIONALE si terrà a TARANTO, nei giorni 29/30 Settembre 2017  
Tema: AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE AD UN ANNO DALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGGE DI RIFORMA: LE NUOVE SFIDE DEL MEDITERRANEO

#### EMSA NEWSLETTER

Newsletter July 2017

In this issue: Interagency cooperation on coast guard functions enters new phase; Strengthening cooperation and capacity building in accident investigation; Place of refuge coordination and planning for ships in need of assistance; Strengthening EMSA's pollution response services in the Black Sea; Training to get the most out of the new Equipment Assistance Service; Technical assistance extends to Black and Caspian Sea regions.

## WORLD MARITIME UNIVERSITY: la scuola superiore che prepara da 34 anni gli esperti dello shipping che insegnano in tutto il mondo

MALMOE. Agli inizi degli anni 1980, l'IMO, rilevò la carenza di esperti, marittimi qualificati, in particolare nei paesi in via di sviluppo, e decise di istituire la World Maritime University al fine di sostenere l'istruzione di alto livello e la formazione di esperti per l'implementazione delle convenzioni internazionali negli Stati membri. Con il sostegno finanziario del governo svedese, della città di Malmö, e grazie anche a donazioni private, il 4 luglio 1983 è stata inaugurata la WMU. In occasione del 34° anniversario della sua fondazione, Cleopatra Doumbia-Henry, Presidente della WMU, ha dichiarato che nel corso degli anni la WMU si è sempre più rafforzata e il suo straordinario impatto e la sua influenza all'interno della comunità marittima è misurabile con 4.359 laureati provenienti da 166 paesi. "Molti dei nostri laureati detengono posizioni altamente influenti e di alto livello tra cui il signor Kitack Lim, Segretario generale dell'IMO".

*COMMENTO Con il dottore comandante Gunter Zade nel 1988, Vice Rector della WMU, poi diventato rettore della Università Marittima di Amburgo, ho avuto una interessante corrispondenza sull'uso dei simulatori per l'addestramento degli ufficiali della marina mercantile.*

## ARMATORI E FINANZA: RAPPORTI CORRETTI ?

### Pillarstone Italy compra dalle banche milioni di crediti verso l'armamento

Pillarstone Italy ha comprato dalle banche 560 milioni di euro di crediti bancari verso Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori, la shipping company di Torre del Greco (Napoli). Lo scrive MF Shipping&Logistica, precisando che si tratta di 246 milioni di euro in bilancio al Banco di Napoli (gruppo Intesa Sanpaolo), 187 milioni a Banca Mps e 127 a Mps Capital Services su un totale di debiti verso le banche del gruppo di 890 milioni.

Appena poche settimane fa proprio Banco di Napoli e Mps avevano contribuito alla mancata approvazione del piano concordatario di Rbd Armatori, non presentando il proprio voto entro termine del 20 giugno

Negli anni scorsi anche Goldman Sachs aveva rilevato da Unicredit e Ge Capital le rispettive esposizioni (208 milioni) e lo stesso aveva fatto Deutsche Bank dal Banco Popolare (50,9 milioni).

Con questa operazione, quindi, Pillarstone imbarca sulla propria piattaforma di investimento una quinta banca (Mps appunto) che va ad aggiungersi a Unicredit, Intesa, Carige e Bper.

Nel settore Pillarstone ha già siglato la prima operazione l'anno scorso con Premuda, rilevandone l'esposizione debitoria verso Unicredit, Intesa Sanpaolo e successivamente siglando l'accordo di ristrutturazione del debito della compagnia italiana con tutte le banche creditrici. D'altra parte Pillarstone, dopo l'Italia, ha lanciato la sua attività anche in Grecia, patria di armatori per antonomasia .

## S bbbbbbberive Nicola Capuzzo su Ship2Shore:

### Pillarstone vuole il fallimento di RBD Armatori

L'aggressività degli investitori speculativi (ai quali si aggiungerà anche Taconic Capital) spaventa altri armatori che temono un effetto a cascata. La questione interessa anche l'elezione del prossimo presidente di Confitarma

La convivenza tra le famiglie Rizzo, Bottiglieri, De Carlini e il fondo di turnaround Pillarstone Italy che da pochi giorni ha rilevato la maggioranza dei crediti bancari in sofferenza di RBD Armatori acquisendoli da Banco di Napoli (Intesa Sanpaolo), MPS e MPS Capital Services è destinata a durare molto poco.

Fonti di settore assicurano infatti che il soggetto finanziario nella giornata di venerdì 7 luglio avrebbe infatti presentato istanza di fallimento per la shipping company di Torre del Greco vanificando in questo modo qualsiasi tentativo ulteriore di ristrutturazione della società. Essendo divenuta proprietaria di crediti per 560 milioni di euro su un totale di esposizione nei confronti delle banche per 890 milioni e a fronte di un passivo che supera il miliardo di euro, di fatto Pillarstone ha in mano le sorti di RBD Armatori e, diversamente da quanto avvenuto nel caso di Premuda dove si è scelto di percorrere la strada della ristrutturazione aziendale a braccetto con le banche, in questo dossier si è optato per il fallimento...

## GENOA SHIPPING WEEK 2017 LE CONCLUSIONI DI ALBERTO BANCHERO

LOGISTICA, SOSTENIBILITA' e SICUREZZA:  
protagoniste indiscusse della III edizione della Genoa Shipping Week

Oltre 4.500 ospiti, provenienti da 46 nazioni e in rappresentanza di 1.350 aziende, hanno partecipato a Genova, 26 giugno – 1 luglio 2017, ai 37 eventi a calendario della III edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Assagenti e ClickUtilityTeam. La settimana ha coinvolto l'intera città con convegni, eventi, visite organizzate ed eventi aperti alla cittadinanza - tra cui le visite a bordo dell'Unità Navale Alpino che ha accolto 750 visitatori – e si è conclusa con la 14<sup>a</sup> edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner. «Al termine di ogni edizione ci diciamo che è stata la più bella in assoluto – dice Alberto Banchero, presidente Assagenti – questo significa che ogni anno cresciamo sempre un po' di più. Lo Shipbrokers Dinner ha confermato la sua importanza a livello internazionale e le conferenze di Port&ShippingTech, grazie alla collaborazione con il nostro partner ClickUtilityTeam, hanno fatto un salto di livello notevole, con una copertura mediatica che ci rende orgogliosi, non solo come operatori portuali ma soprattutto come genovesi».

Cresce infatti PORT&SHIPPINGTECH, main conference della manifestazione, che in questa significativa IX edizione ha messo a confronto 150 relatori e 1500 professionisti nell'approfondire i tradizionali temi del Green Shipping Summit e Smart Port&Logistics e le

tematiche Safety, Technology trend e Infrastructure & Finance, oltre a ospitare convegni in collaborazione con Corpo delle Capitanerie di Porto – Guarda Costiera, Arpal, Spediporto e altre realtà del cluster marittimo.

Ambiente, monitoraggio e competitività le parole chiave di GREEN SHIPPING SUMMIT. I relatori intervenuti hanno evidenziato l'importanza di puntare su fonti energetiche pulite per ottenere mobilità e sviluppo sostenibile grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche per monitorare il consumo di energia e, in particolar modo, le emissioni. Tutto il comparto concorde che il passaggio al GNL migliorerebbe le prospettive future. La sicurezza, dei lavoratori e della navigazione e quella dei cittadini dagli attacchi criminali e terroristici, è stata protagonista indiscussa della sessione SAFETY e della Med Security Summit, la Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima. Novità di questa edizione, un convegno interamente dedicato allo Shipping 4.0 - TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – e alle navi digitali e interconnesse, in cui si è analizzata l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del comparto e sottolineata l'importanza della tecnologia per il settore navale. Cloud, IoT e in generale le tecnologie disruptive sono fondamentali per migliorare la capacità predittiva e rendere l'armamento efficiente ed ecosostenibile.

Particolare attenzione è stata dedicata alla Cyber security del settore marittimo. Investimenti alle infrastrutture, anche con interventi privati, regole ben definite, digitalizzazione e buone pratiche gli argomenti di cui si è parlato a SMART PORT & LOGISTIC, la sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici. Una particolare attenzione è stata dedicata all'intermodalità, ai corridoi economici con la Svizzera, alle infrastrutture della “macroregione” Liguria-Piemonte-Lombardia e ai protocolli d'intesa con la Campania.

«Già nelle scorse edizioni - sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam – il forum ha affrontato le tematiche fondamentali del settore, confermando la propria vocazione e leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore. In questa edizione abbiamo fatto il punto sulle varie aree di sviluppo del sistema logistico-portuale, analizzando le problematiche e, soprattutto, individuando soluzioni per lo sviluppo dell'economia del mare».

«Anche questa edizione della Genoa Shipping Week ha toccato temi di vitale importanza per il cluster marittimo-logistico Italiano – aggiunge Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs - e ha sancito in maniera decisa la partnership fra i sistemi regionali liguri e campano come centrali per il Paese. Questo e altri argomenti saranno oggetto di analisi e approfondimento anche durante la Naples Shipping Week, manifestazione gemella, che si terrà dal 24 al 29 settembre del 2018».

[www.gsweek.it](http://www.gsweek.it)

### ***“In mezzo al mar ci son camin che fumano...”***

Una sperimentazione pionieristica in Italia, non priva di difficoltà, ma utile per capire che i modelli e i metodi utilizzati sinora non sono del tutto veritieri nella rappresentazione dello stato delle cose in materia di inquinamento da emissioni delle navi.

I primi risultati sono stati presentati da Arpal nella conferenza di apertura della Genoa Shipping Week. La collaborazione, avviata con la con la Capitaneria di Porto e con i tre armatori di traghetti che operano nel terminal genovese (Tirrenia, Moby, Gnv), ha consentito di misurare i fumi di tre traghetti sia in fase di manovra, sia in entrata sia in uscita, sia a regime. Sotto la lente le emissioni di ossidi di azoto e zolfo.

La discrepanza tra i dati ottenuti applicando il metodo “engine parameter check” (cioè il controllo dei parametri del motore per capire se si sta usando il combustibile giusto per evitare lo sfioramento) e il metodo della misura diretta, suggerisce una probabile necessità di

revisione della norma di controllo delle emissioni degli ossidi, rendendo necessari controlli diretti e periodici.

«Siamo disposti a collaborare – dice Luca Filippasso di Gnv – per contribuire a migliorare il sistema, questa sperimentazione è stata utile anche perché ha consentito di misurare la qualità del combustibile e l'efficacia delle manutenzioni, sarebbe utile inquadrare tutto questo in un contesto normativo».

Giovanni Giustiniano di Moby e Tirrenia, aggiunge: «Siamo sensibili alla questione fumi, consapevoli che alcuni sistemi sono difficilmente applicabili a navi esistenti».

La soluzione sarebbe il passaggio al Gnl, il gas naturale liquefatto, che produrrebbe un crollo vicino al 90% delle emissioni, come dichiara Giampiero Decubellis, general manager di Wärtsilä Italia. L'alternativa sono i catalizzatori, perché i motori tradizionali non possono scendere oltre un certo livello di emissioni, un sistema compatto ma comunque invasivo per un armatore, un investimento notevole.

«Questa esperienza – sottolinea Giovanni Pettorino, comandante del Porto di Genova – ha cominciato a scrivere una pagina di letteratura tecnica che si doveva iniziare a scrivere, mi auguro di poter collaborare ancora con Arpal, ampliando le esperienze, utili per chi lavora su normative».

*Da BizJournal.it*

## PIRELLI BY TECNORIB: AL CANNES YACHTING FESTIVAL 2017 CON LA NUOVA PIRELLI 1900 IN ANTEPRIMA MONDIALE

La nuova ammiraglia di Tecnorib sarà presentata ufficialmente al prossimo salone di Cannes, dove sarà presente insieme ad altri 3 modelli della flotta Pirelli.

Cresce la flotta dei gommoni di Tecnorib, e cresce verso l'alto. Il nuovo Pirelli 1900 farà il suo debutto ufficiale in settembre, nel corso del prossimo Cannes Yachting Festival 2017: bello, sportivo e nell'inconfondibile stile dei prodotti a marchio PIRELLI.

Insieme al nuovo modello, saranno ormeggiati in banchina anche altri modelli storici della gamma: Pirelli 880, Pirelli 1100 e Pirelli 1400. Proprio quest'ultimo modello è stato preso a riferimento dai designer che ne hanno reinterpretato le linee e lo stile, dando vita al nuovo Pirelli 1900: 18,5 metri di lunghezza, 5 di larghezza per 16 tonnellate di dislocamento. Questi i numeri base del maxi-rib che non solo è destinato a diventare la nuova ammiraglia del cantiere, ma rappresenta anche un importante traguardo della rinnovata collaborazione tra Tecnorib e Pirelli, di cui la casa lombarda è licenziataria da più di dieci anni.

## GE Power e Fincantieri svilupperanno insieme un sistema per ridurre l'inquinamento atmosferico nel settore marittimo

*Un nuovo sistema di controllo per ridurre i fattori inquinanti e soddisfare le prossime direttive anti emissioni del settore*

*La collaborazione combina l'esperienza core di Fincantieri e quella di GE nel campo della riduzione delle emissioni in ambito energetico*

ROMA, 4 luglio 2017 – GE Power e Fincantieri hanno raggiunto oggi un significativo traguardo per lo sviluppo congiunto di un innovativo sistema di controllo delle emissioni, volto alla riduzione dell'inquinamento nel settore marittimo. La nuova soluzione porta il

nome di “Shipboard Pollutant Removal System” (Shipboard PRS), e sarà funzionale all’abbattimento delle emissioni in conformità con le più stringenti direttive MARPOL (MARitime POLLution - inquinamento marino) che saranno effettive entro il 2020. L’accordo, che fa seguito ad un memorandum of understanding tra le due società dello scorso settembre, è stato firmato da Sandro De Poli, Presidente e CEO di GE Italia, e Giuseppe Bono, CEO di Fincantieri.

A valle della firma Giuseppe Bono ha dichiarato: “Siamo orgogliosi di poter annunciare un accordo unico nel suo genere. Mai prima d’ora, infatti, un costruttore navale aveva stretto una partnership per l’abbattimento delle emissioni, con un produttore di sistemi tra i leader mondiali nei settori in cui opera. Questa strategia, che ha come cardine la ricerca e l’innovazione ai massimi livelli, ci consentirà di alzare ulteriormente l’asticella tecnologica a vantaggio del mercato crocieristico, in un ambito, come quello della riduzione dell’impatto ambientale, così determinante per i nostri clienti”.

“Questo accordo rafforza ulteriormente la relazione di lungo termine tra GE e Fincantieri, e siamo orgogliosi di sviluppare un progetto così innovativo con uno dei maggiori costruttori navali al mondo”, ha commentato Sandro De Poli. “Shipboard PRS sarà il risultato dell’esperienza nel settore navale di Fincantieri e quella fortemente specifica di GE nelle tecnologie per la riduzione delle emissioni inquinanti in molteplici campi, come ad esempio quello della generazione elettrica e della siderurgia”.

L’accordo prevede che Fincantieri – costantemente impegnata a migliorare la qualità dei propri prodotti – definirà i requisiti tecnici fondamentali per progettare un sistema di controllo delle emissioni navali, che permetterà lo sviluppo di un prodotto competitivo nella prospettiva di una sua successiva commercializzazione. GE Power, che può vantare un’offerta fra le più complete nel settore delle applicazioni per il trattamento di tutti i principali fattori inquinanti in campo energetico e industriale, nonché su 80 anni di esperienza nelle soluzioni di controllo delle emissioni, definirà le caratteristiche necessarie per il sistema al fine di garantire i livelli di performance richiesti.

Il nuovo prodotto, che servirà al controllo dei livelli di emissioni di SOx (ossidi di zolfo) e particolato, sarà sviluppato per le navi da crociera, con la possibilità di essere installato su tutte le unità che usano combustibile tradizionale, e consentirà agli armatori di raggiungere più alti standards di compatibilità ambientale riducendo i costi operativi delle navi.

## LO SCAFO DEL MEGAYACHT COLUMBUS 80M LASCIA IL CANTIERE DI NAPOLI PER RAGGIUNGERE ANCONA

NAPOLI 4 luglio. Protagonista di una movimentazione scenografica, è partito questa mattina dai cantieri Palumbo Group di Napoli lo scafo del Columbus 80m alla volta dei cantieri Palumbo di Ancona dove, tra circa 10 giorni, si unirà alla sovrastruttura che già lo attende. Lo scafo in acciaio, realizzato presso il cantiere di Napoli, giunge completo di impianti, tubature, pinne stabilizzatrici, motori, generatori, pompe e bow thruster ed è dotato di una zona equipaggio quasi ultimata. Sarà accoppiato alla sovrastruttura in alluminio, costruita ad Ancona, nel nuovo capannone appena ultimato nel cantiere marchigiano in grado di ospitare contemporaneamente due unità fino a 110 metri di lunghezza.

Columbus 80m, primo megayacht di una serie che si svilupperà su maggiori dimensioni, è uno yacht dislocante con scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio realizzato con un processo

costruttivo inedito per navi di queste dimensioni che ha richiesto una complessa organizzazione: la costruzione è stata infatti suddivisa in più siti produttivi, ed effettuata in parallelo, invece che in serie, così da rispondere ai medesimi requisiti di qualità, ma con una notevole riduzione del time to delivery, più breve di circa 8 mesi.

Si tratta di una lavorazione resa possibile dall'esperienza che la proprietà ha maturato in oltre 50 anni di attività nell'ambito nella costruzione, conversione, refit e manutenzione di navi e grandi yacht, comprese unità commerciali, passeggeri e crocieristiche e dal più grande network di cantieri nel Mediterraneo specializzati in questo ambito.

Studio EffeErre Sas

Gloria Belloni - [g.belloni@studioeffeerre.com](mailto:g.belloni@studioeffeerre.com) - Ph. +39 0233001100

## DAI LIONS DELL'ISOLA DI ELBA

### Segnali di ripresa del cartaceo sul digitale.

Caro Decio,

come al solito solo per tua informazione allego l'ultimo numero del Lions Club Elba distribuito ai soci il 24 giugno in occasione della Charter Night.

### Gianni Falanca

Prevedevo di dover aspettare un bel po' in quella saletta d'attesa per cui, per ingannare il tempo, presi da un ripiano dove erano sparse a disposizione dei presenti, una rivista a caso. Fui subito attratto dall'immagine di copertina che evidenziava un'inversione di tendenza fra pubblicazioni on line e cartacee a vantaggio di quest'ultime.

Come pluriennale addetto stampa del Club, forse per deformazione professionale (professionale... si fa per dire!), ho cercato all'interno del giornale il pezzo scoprendo che si trattava di una serie di articoli scritti da vari esperti del settore giornalistico, informatico, della psicologia, ecc. che, ciascuno secondo le proprie competenze, evidenziavano i vantaggi della lettura su carta.

Il periodico era L'ESPRESSO del quale è ben noto l'orientamento politico e, in questo caso, anche il suo schieramento a difesa della propria attività, ma, filtrato tutto ciò, mi sento di concordare con quanto pubblicato ed esprimere la personale soddisfazione per la comparsa di un segnale che allontana il paventato pericolo della minacciata scomparsa della carta.

La pubblicazione informatica offre tanti vantaggi; è indubbio. Io stesso ne sono "vittima"; per esempio da alcuni anni leggo libri sul mio e-book reader. È assai comodo: a differenza di certi volumi è leggerissimo, si possono acquistare libri seduti al proprio PC scegliendo fra una vastissima gamma e a prezzi decisamente ridotti, è facilmente trasportabile insieme ad una vera biblioteca archiviata al suo interno, il suo uso comporta riduzione di consumo di carta con conseguente beneficio per le foreste, abbattimento dell'uso di mezzi di trasporto, del consumo di carburanti, miglioramento delle condizioni ambientali e quant'altro. Per contro è freddo e impersonale, c'è difficoltà nell'aprire una qualsiasi pagina lontana da quella in uso e nella visione di immagini.

In seno al Club io stesso ho raccolto voci di nostri lions che esprimono nostalgia per il vecchio annuario cartaceo sostituito da un CD e per la rivista distrettuale che, potendo

essere consultata on line, è ridotta a pochi numeri annuali.

Ma il progresso non si arresta ed è inutile e controproducente cercare di ostacolarlo.

Forse, come in tante altre situazioni, la soluzione sta nella mediazione. In questo caso approfittare dei vantaggi dell'innovazione e, nel contempo, conservare quanto di positivo c'è ancora nel tradizionale; è d'altronde ciò che si sta verificando nel nostro sodalizio: il notiziario cartaceo continua ad essere distribuito ogni sei mesi, ma è anche consultabile on line sul sito, inviato puntualmente a tutti i soci via e mail, mentre ogni articolo è pubblicato in tempo reale sulla pagina Face Book e trasmesso alle testate del territorio.

Un'interpretazione del logo lions può forse darci un aiuto: un leone guarda al passato (cartaceo) per non perdere quanto di utile esso ancora ci riserva, mentre l'altro guarda al futuro (informatico) per non rifiutare a priori per pigrizia o incapacità le innovazioni.

## Gianni Falanca

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

## Domenica del Mare, messaggio del Vaticano

In occasione della giornata dedicata alla Domenica del Mare, celebrata ieri, il cardinale Peter K.A. Turkson, prefetto del Dicastero pontificio per lo Sviluppo umano integrale, ha inviato ai cappellani, ai volontari, agli amici e ai sostenitori dell'Apostolato del Mare un messaggio di augurio e gratitudine per il lavoro svolto. Nel messaggio si sottolinea l'importanza della tutela dei diritti di quanti lavorano in mare, espressi nella Convenzione del Lavoro Marittimo del 2006. Turkson ha invitato ad esprimere «gratitudine a questa forza lavoro composta da oltre un milione e mezzo di marittimi (la maggior parte dei quali proviene dai Paesi in via di sviluppo). Grazie al loro duro lavoro e ai loro sacrifici - ha ricordato il cardinale - la nostra vita è più confortevole in quanto essi trasportano, da un Paese all'altro attraverso gli oceani, circa il 90% di ogni tipo di merci».

Il cardinale ha evidenziato che «benché il loro contributo sia essenziale per l'economia mondiale globale, molte sono le difficoltà e le sfide che queste persone devono affrontare e che influenzano la loro vita e la loro dignità». In particolare, Turkson ha rilevato che «nonostante l'adozione e l'entrata in vigore nel mese di agosto 2013 della MLC 2006 che stabilisce i requisiti internazionali minimi dei diritti umani e lavorativi dei marittimi, esistono ancora troppi casi di equipaggi ingannati sul salario, sfruttati e vittime di abusi nel loro posto di lavoro, ingiustamente criminalizzati per incidenti marittimi e abbandonati in porti stranieri. ( da InFormare, direttore Bruno Bellio )

## I 50 anni del sindacato dei comandanti e dei direttori di macchina

### L'inserimento del lavoro marittimo nell'elenco degli "usuranti" resta l'obiettivo primario

Genova, 4 luglio 2017 Il sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina) ha

festeggiato i suoi cinquant'anni di attività con una festa la sera del 6 luglio a Genova, a Terrazza Colombo.

Il sindacato fu fondato esattamente il 6 luglio 1967, sempre a Genova.

All'evento parteciperanno gli iscritti al sindacato e numerosi rappresentanti delle varie categorie del cluster marittimo, vale a dire armatori, associazioni di categoria (Confitarma e Fedarlinea), istituzioni (Autorità di Sistema Portuale, Capitanerie), centri di formazione, oltre a delegati di Federmanager, di cui Usclac-Uncdim-Smacd fa parte.

Il 4 luglio si è tenuto un incontro con la stampa: il presidente Usclac-Uncdim-Smacd, comandante Claudio Tomei, ha raccontato la storia del sindacato, illustrando in particolare l'attività svolta negli ultimi anni, a cominciare dalla battaglia per l'inserimento della categoria dei lavoratori marittimi nell'elenco delle "attività usuranti".

"Continuiamo la nostra storica lotta per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, che resta la nostra priorità" ha spiegato Tomei. Giusto a titolo d'esempio, nell'ultimo aggiornamento dell'elenco sono state inserite anche le maestre d'asilo, mentre gli autisti di autobus erano già compresi, è stato ricordato.

"Usclac-Uncdim-Smacd rappresenta i comandanti e i direttori di macchina, vale a dire le due figure più alte in grado: ma le rivendicazioni che portiamo avanti insieme a Federmanager, riguardano tutti i lavoratori che operano a bordo delle navi, dagli ufficiali all'equipaggio: tutti infatti condividono orari disagiati, condizioni di lavoro pesanti, fatica (mentale e fisica), stanchezza e stress" conclude Tomei.

In Italia sono 30 mila i marittimi di cui, secondo calcoli Usclac, circa 1.800 avrebbero potuto usufruire quest'anno dei benefici concessi a chi è compreso nelle liste dei lavori usuranti.

Sono in corso continui contatti fra Usclac-Uncdim-Smacd, col supporto di Federmanager, e tutte le forze politiche per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, un tema che dovrebbe raccogliere consensi trasversalmente data la palese disparità di trattamento riservata ai marittimi rispetto ad altre categorie di lavoratori.

Il lavoratore marittimo vive 24 ore al giorno, per settimane o mesi, su una nave che è sia un luogo di lavoro che di vita collettiva, il tempo libero lo trascorre quasi sempre a bordo o comunque lontano da casa e lavora spesso in condizioni meteo estreme (di caldo o freddo).

La situazione attuale, secondo il sindacato, non solo danneggia i marittimi come categoria, ma ha anche una serie di conseguenze negative su molti altri aspetti, a cominciare dalla sicurezza della navigazione e dalla tutela ambientale.

Il prossimo obiettivo di Usclac-Uncdim-Smacd è riuscire a inserire i marittimi fra gli "usuranti" nella nuova legge di Stabilità, il prossimo ottobre.

## La lunga navigazione del sindacato dei Com.ti e D.M

1967 - Il sindacato Usclac viene fondato a Genova il 6 luglio del 1967, da un nucleo principale di comandanti della marina mercantile, già in pensione, insieme ad altri colleghi: all'inizio conta poco meno di centocinquanta iscritti, facenti parte sia dell'armamento pubblico che di quello privato. Usclac aderisce da subito alla Federazione Nazionale Dirigenti di Aziende Industriali (FNDAI) e, tramite questa, alla Confederazione Italiana Dirigenti d'Azienda (CIDA).

Il primo presidente di Usclac è il comandante Paolo Beretta, in carica fino al 1975

1970 - Usclac firma il primo contratto nazionale di lavoro

1974 - Viene costituita Uncdim

1975 - il nuovo presidente di Usclac è il comandante Gustavo Galliano

1976 - viene eletto presidente il comandante Luigi Oneto, ufficiale dell'"Andrea D'Oria"

1977 - viene modificato lo statuto per consentire l'ingresso dei comandanti di navi battenti bandiera estera

1981 - raggiunto il picco degli iscritti, a quota quattrocento  
1986 – assume la presidenza di Usclac il comandante Luigi Cigolini  
1993 - I marittimi sono inseriti nel primo elenco di “attività usuranti” compreso nel Decreto legislativo n. 374/1993 (tabella A)  
1995 – il nuovo presidente di Usclac è il comandante Antonino Nobile  
1996 – viene costituita la Cas.Co.Di, la cassa di assistenza dei comandanti e direttori di macchina  
1998 – viene modificato lo statuto Usclac, con l’aggiunta di sei articoli (dal 24 al 29), per adeguarsi al Decreto Legislativo n.460/1997 sul trattamento tributario degli enti non commerciali  
1999 - I marittimi “misteriosamente” scompaiono dall’elenco delle attività usuranti del Decreto del ministro del Lavoro e della Previdenza sociale n. 208 del 19 maggio 1999  
2004 – Viene costituito il sindacato unico Usclac-Uncedim  
2005 – inizio delle battaglie sindacali sul tema dell’amianto, ancora in corso  
2011 - Il Decreto legislativo n. 67/2011 conferma l’interpretazione del decreto del 1999, escludendo quindi i lavoratori marittimi dagli “usuranti”  
2012 – Viene costituita Smacd tramite una modifica allo statuto, che consente l’iscrizione al sindacato degli ufficiali in possesso della certificazione IMO per l’abilitazione al comando o alla direzione.  
Usclac entra in CESMA-Confederation of European Shipmasters’ Association, l’organismo che raggruppa i comandanti di navi a livello europeo.  
Fanno il loro ingresso in Usclac anche i comandanti del mondo del rimorchio e del diporto.  
Viene eletto alla presidenza il comandante Claudio Tomei  
2017 – il sindacato, che conta oggi circa 400 iscritti, ha in progetto di espandere la gamma dei propri servizi a breve.  
Ufficio stampa: Riccardo MASNATA  
r.masnata@gmail.com

---

## UN GRANDE RITORNO

### STORIA DELLA NAVIGAZIONE

**di Silvestro Sannino**

Franco Di Mauro Editore, 2017 Pagine 156, euro 18.00

*Ma bella più di tutte l’Isola Non-Trovata:  
quella che il Re di Spagna s’ebbe da suo cugino,  
il Re di Portogallo, con firma suggellata  
e bulla del Pontefice in gotico latino.*

Questa prima quartina della poesia di Guido Gozzano La più bella mi torna alla mente leggendo questo interessantissimo libro di Silvestro Sannino, geodeta, astronomo, scienziato della navigazione; in particolare, la parte che tratta le grandi traversate e scoperte dell’epoca di Enrico il Navigatore; il quale, sia detto tra parentesi, personalmente navigò pochissimo avendo solo partecipato alla spedizione contro il Sultanato Merinide per la conquista di Ceuta; ma fu un instancabile promotore di studi nautici e viaggi di scoperta ...  
Un libro – dicevo – interessantissimo e affascinante, che definirei opera polifonica, perché pur

nel rigore scientifico delle parti più propriamente tecnico-nautiche, che ovviamente formano l'ossatura centrale (diciamo: la melodia), vi s'intrecciano a mo' di contrappunto o controcanto ampie e talvolta gustosissime divagazioni mitologiche, storiche, giuridiche o letterarie (Dante in primis), nonché sugli usi delle marinerie, e dei commerci che la navigazione motivano e mettono a frutto. E tutto ciò ne rende la lettura davvero accattivante, mai astrusa, neanche per i non "addetti ai lavori". Per cui se ne raccomanda la degustazione agli appassionati del mare, anche se non professionisti, quali sono spesso i lettori di Lega Navale.

Il libro, va detto, è oltremodo denso, essendo la versione abrégé di una precedente opera ben più ampia, in due volumi, del medesimo Autore. Ma questa densità non ne appesantisce affatto la fruizione.

Dopo aver chiarito che cosa si debba intendere per "navigare" (natura, concetto e funzione), Sannino comincia con un'ampia rievocazione della navigazione degli antichi: Fenici, i primi (già tremila anni prima di Cristo) e forse i più grandi di tutti, e poi Greci e Romani. Si resta veramente sbalorditi ripensando al coraggio con il quale i marinai di un tempo affrontavano il mare, privi com'erano quasi del tutto di quelle strumentazioni senza le quali oggidì non osiamo andare neanche da Napoli a Capri, mentre loro attraversavano il Mediterraneo già in epoche remote. Certo, in genere si avventuravano soltanto nella bella stagione, e con mare e tempo assicurati per quanto potessero prevedere grazie solo all'esperienza dei più "scafati", e spesso usavano pernottare in sorgitori ben ridossati. È notevole come già sapessero "leggere" il cielo stellato o il corso del Sole. Dopo la geografia approssimativa di Omero, ecco che Ecateo, Erodoto, Dicaarco dimostrano una conoscenza meno fantasiosa del loro mondo, e l'alessandrino Eratostene inventa il termine "Geografia", cioè descrizione della Terra. Più tardi Strabone, Plinio il Vecchio e Marino di Tiro dimostrano e stabiliscono delle nozioni rimaste in auge per quasi 15 secoli.

Né vanno assolutamente dimenticate le imprese di popoli orientali: Cinesi, Malesi, Polinesiani ...

Anche la costruzione della nave si evolve e perfeziona, e il suo utilizzo, o "esercizio", dà vita a usi di commercio e a specifiche legislazioni, tra le quali spicca quella di Rodi, rimasta come modello per secoli. Perfino l'istituto delle assicurazioni fa una prima embrionale comparsa. Il progresso è lento ma costante, data l'esigenza sempre più avvertita di far progredire gli scambi commerciali, od anche per fini militari: la comparsa sui mari dei Saraceni con il loro costante rapporto di odioamore verso i Cristiani (fra i quali si segnalano per spirito d'iniziativa gli Amalfitani) è ulteriore stimolo al progresso, fra l'altro, nell'attrezzatura velica, oltre che nelle linee dello scafo.

Ma è verso la fine del Medioevo che l'arte del navigare fa un prodigioso balzo in avanti, grazie soprattutto ai Portoghesi, la cui dinastia degli Aviz li proietta più che mai sul mare. Enrique, oltre a creare a Sagres un centro di ricerche nautiche all'avanguardia, lancia i suoi capitani all'esplorazione delle coste occidentali africane. O Cabo Tormentoso, doppiato per la prima volta da Bartolomeu Dias, viene ribattezzato O Cabo da Boa Esperança da Vasco da Gama, che apre la via per le Indie Orientali, celebrato nel poema nazionale portoghese Os Lusíadas di Camões.

Poi, con Colombo, la palla passa agli Spagnoli. E comincia l'Evo Moderno ...

Con esso i progressi tecnico-scientifici si rincorrono con la sempre più particolareggiata conoscenza del Mondo.

E alla navigazione marittima fa seguito quella aerea e quella spaziale. E i progressi scientifici e tecnologici diventano vertiginosi ...

**Renato Ferraro** ( recensione pubblicata su Lega Navale )

## LE TESTIMONIANZE DELLA VITA

### A MIO PADRE

Mio padre Giovanni Battista mancò nel 1984 all'età di 86 anni. E inevitabile che quando si parla della dipartita di uno dei propri cari si tratti sempre di una tragedia, di un vuoto incolmabile. Ma per ognuno di noi, che abbiamo subito la perdita, resta sempre un "commensale che manca al tavolo conviviale" con una seggiola non occupata.

Sono passati ben 23 anni dal luttuoso evento e non vorrei certo dare l'impressione di essere il solo, l'unico essere, il solo al mondo a soffrire più degli altri. Certo dipende anche dagli aspetti caratteriali di ognuno di noi, dalla nostra sensibilità, dal nostro "io" soprattutto interiore dal nostro "interagire" con i nostri cari, ecc.

C'era tra me e mio padre una tale identità di pensiero, di vedute, di ideologie, ecc. che io quasi mi identificavo in lui facendone ancora adesso il mio modello, l'uomo da seguire.

Una vera utopia specialmente al giorno d'oggi sempre più moderno, dinamico, crudele, privo di sensibilità, di valori. Un mondo sempre più lontano dal mio "io", lontano dall'"io" di passate generazioni. Mi rendo conto di essere un uomo "contro corrente", un novello "Don Quijote" che col suo fido scudiero lottava contro i molini a vento.

Ovviamente ognuno di noi è un caso a sé stante, ed io, con questa mia dissertazione non voglio assolutamente esaltare e magnificare il mio "io" e quello di mio padre. Ognuno di noi ha avuto nel bene e nel male le sue proprie esperienze, le proprie gioie, i propri dolori.

Ho voluto parlare, dissertare su di un rapporto speciale che ci ha unito: io il figlio unico e mio padre.

Oh, Padre quanto mi manchi...

Ugo Dodero

FINE

