

DL NEWS Economia, storia, attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 29 settembre 2016

Storia della Marineria italiana (Le navi blu) pag 16 di Francesco Pittaluga

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al www.facebook.com/briata_stefano e facebook.com/dlnews2008/

Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

LA BUONA SCUOLA, I BUONI PROPOSITI, I BRAVI NAVIGANTI

Premio San Giorgio : il significato di una “ festa “ che dura da 49 anni Il 15 ottobre a Palazzo San Giorgio a Genova

GENOVA Nel 1967 insieme ad Alberto Cameli decidemmo di assegnare un premio al miglior diplomato nautico nel nome del nostro professore di Astronomia e Navigazione , Attilio Traversa, uno scienziato , un umanista, un padre che nell'estate 1965 ci lasciò improvvisamente. La targa d'oro Attilio Traversa venne consegnata nella cornice della Terrazza Martini insieme alle autorità , ai capitani e agli armatori al miglior diplomato di coperta del Nautico San Giorgio come sprone ai ragazzi nello studio e nel comportamento durante il corso scolastico. Poi la Targa negli anni successivi venne assegnata anche al miglior diplomato di macchina. Un giorno in treno da Roma con l'ing. Sergio Levi, pensammo di affiancare il Premio alla memoria del padre, ing. Guglielmo Levi, preside del Nautico fino al 1968 , un uomo eclettico stimato nei rapporti con le istituzioni pubbliche e private, che aveva dotato in quegli anni l'Istituto degli strumenti più moderni di navigazione e meteorologia. Da quel viaggio nacque la Targa Guglielmo Levi al miglior Costruttore Navale del Nautico San Giorgio. Questa breve premessa per annunciare che il Collegio Nazionale Capitani di l.c. e m., ininterrottamente dal 1967, ha organizzato con il patrocinio dell'Autorità Portuale e il sostegno della Confitarma e del Rina la consegna del Premio San Giorgio (da molti anni abbiamo voluto definirlo così per dare più completezza e significato al riconoscimento e alla cerimonia) sabato 15 ottobre alle 10 nella Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio a Genova. In questa occasione saranno premiati anche i migliori allievi dell'Accademia Italiana di Marina Mercantile. E' tradizione che nell'occasione vengano assegnate numerose borse di studio e un Premio speciale dello Shipping verrà consegnato al CLC Carlo Delbecchi, comandante della flotta Messina per aver tratto in salvo numerosi emigranti nelle acque del Mediterraneo. L'iniziativa genovese è stata ben ripresa da altri istituti italiani con lo scopo di richiamare l'attenzione sui valori imprescindibili della meritocrazia e della condotta dei nostri studenti in una scuola custode di buoni insegnanti e di antica tradizione marinara, ma anche l'occasione – almeno per un giorno – che la società civile composta dalla scuola, l'armamento, la gente di mare, le istituzioni pubbliche e private si riunisse amichevolmente nel nome di insigni maestri di ieri e di oggi, perpetuando la storia del valore umano e professionale della nostra marina mercantile. (DL)

Quale formazione per il futuro diplomato ?

Bicentenario dell'Istruzione Nautica Statale della Marina Mercantile 1816-2016 / Cronologia degli eventi

GENOVA .Giovedì 20 ottobre alle ore 16.00 presso l'ITTL (Nautico) San Giorgio in Calata Darsena avrà luogo il primo incontro per commemorare i 200 anni dell'Istruzione Nautica in Italia e in particolare la sua storia a Genova e Camogli. L'associazione Ex allievi e docenti del Nautico San Giorgio presieduta dall'ing. Francesco Boero ha curato l'organizzazione che prevede gli interventi della dirigente dell'ITTL di Genova e Camogli Angela Pastorino, del com.te Giovanni Lettich, , presidente del Collegio Capitani, dell'ing. Boero, del prof. Aldo Marletta, del prof. Wladimiro Iozzi, del professor Armando Fioravanti e del cap. Virgilio Bozzo, autori della storia dell'Istituto e di importanti volumi sulle figure eminenti della marina mercantile.

Giovedì 10 novembre alle ore 16.00 sempre nella sede dell'ITTL San Giorgio , Calata Darsena, verrà ricordato il naufragio della London Valour (1970) con un incontro dal titolo “Professionalità ed eroismi “ presieduto da Pierangelo Campodónico e con rappresentanti di istituzioni che hanno dato il loro contributo in quella drammatica circostanza prodigandosi per il salvataggio dell'equipaggio e della nave.

Il 16 novembre nella Sala Congressi del Porto Antico alle ore 10.30 convegno dal titolo “ Quale formazione per il futuro diplomato ? “ presentato dalla dirigente dell'ITTL Genova-Camogli con interventi autorevoli di personalità del mondo universitario, dell' Ordine degli ingegneri, del Collegio Capitani e del mondo del lavoro.

Domenica 4 dicembre ore 20.00 chiusura delle manifestazioni a bordo di una unità della GNV.

COMMENTO

Ma il mondo è cambiato, le navi di bandiera nazionale sono armate da equipaggi misti dove gli italiani sono una minoranza e ci troviamo in un'epoca nuova . Il Nautico non si chiama più Nautico; il capitano non si chiama più Capitano; l'educazione permanente cui sono sottoposti gli ufficiali è disseminata di corsi vecchi e nuovi e non c'è più il Ministero della Marina mercantile a coordinare insieme alla Pubblica Istruzione la materia ; e gli ufficiali aspettano l'attuazione di decreti che s'intitolano a convenzioni non soltanto STCW , come Manila 2017 per cui il MIT sta affondando tra interpretazioni e obblighi ritardando le risposte che chi deve imbarcare attende pena perdere l'imbarco, cioè il lavoro. Poi c'è la novità degli ITIS, cioè gli Istituti Tecnici Superiori della mobilità sostenibile che sono le Accademie di Marina Mercantile , il cui diploma è per un accordo tra MIUR , MIT e Regioni, anche abilitante alla professione di Ufficiale di Guardia, evitando di fare l'esame di Patentino dopo la navigazione. Ma l'Accademia è obbligata a fare riferimento a un ITTL , cioè al vecchio Istituto Nautico, e i posti all'Accademia sono a concorso e sono pochi anche se in Italia ci sono quattro Accademie. Dulcis..., si studia la Laurea triennale per i capitani, un'altra prova per chi vuole navigare: arriverà? L'exasperazione per questa situazione è talmente grande che, se non la prende in mano qualcuno con determinazione e competenza , diventa un gran bordello, ed è arrivata al

punto che il 15 novembre i marittimi sotto sigle associative diverse faranno una manifestazione a Roma , per quel che serve, tanto per far capire che gli uomini invisibili ci sono e aspettano chiarezza , semplificazione e meno burocrazia. Come i loro colleghi delle altre marinerie che sono tutti dotati di certificati (saranno tutti validi ? Chi ha seguito la materia sa che non è così e il PSC conferma) e i loro governi li sostengono con rispetto. (DL)

Confitarma in Parlamento per le modifiche al Registro Internazionale

ROMA Grimaldi chiede che le restrizioni alle deroghe sugli imbarchi previste dal decreto Cociancich siano limitate a navi passeggeri e tabelle minime, pena “la perdita di 1.500 posti di lavoro italiani

Nel tentativo di fare luce sugli effetti del “riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime”, cui il Governo è stato delegato con la Legge Europea, la Commissione Trasporti della Camera ha iniziato una serie di audizioni dei soggetti interessati, partendo da Confitarma.

L'ultima versione del decreto legislativo (datata 29 agosto) è pressoché identica a quella circolata prima dell'estate, che accoglieva i desiderata di Vincenzo Onorato e di Fedarlinea sull'abolizione di ogni deroga all'obbligo di imbarco di marittimi comunitari sui ro-pax iscritti al Registro Internazionale e impegnati in rotte di cabotaggio, anche qualora i viaggi precedano o seguano una tratta internazionale.

FILIPPINI PRIMI DELLA CLASSE ?

Ma non hanno i problemi italiani della certificazioni difficili

MANILA. Alleanza tra la tedesca Peter Döhle e l'italiana Sirius Ship Management per la formazione dei marittimi filippini . L'intesa, con base a Manila, riunirà in una sola sede tutte le attività di gestione, selezione, formazione e sviluppo di diverse migliaia di naviganti.

La società di navigazione tedesca Peter Döhle Schiffahrts e la genovese Sirius Ship Management hanno sottoscritto un accordo di partnership per la selezione, la formazione e lo sviluppo del personale marittimo filippino che avrà base a Manila. L'intesa riunirà in una sola sede tutte le attività di gestione, selezione, formazione e sviluppo di diverse migliaia di naviganti di nazionalità filippina che, assieme all'India, compongono in maggioranza gli equipaggi imbarcati sulle navi delle principali società marittime mondiali.

Nelle Filippine Peter Döhle Schiffahrts vanta un'esperienza consolidata nel training del personale marittimo investendo nell'ETCC (European Training and Competence Centre), un moderno centro di formazione marittima, istituito nel 2011 e certificato ISO 9001- 2008, che è situato nel centro di Manila e che offre una vasta gamma di corsi di formazione marittima certificati e programmi educativi che soddisfano e superano gli standard IMO e sono conformi STCW. Ad oggi il centro forma più di 3.000 naviganti l'anno. (www.informare.it)

COMMENTO. In Olanda , paese che è stato antesignano dell'addestramento sui simulatori di manovra, è stato realizzato un grande centro per la formazione degli ufficiali di coperta e di macchina. Nelle Filippine se ricordiamo bene già anni fa la

Confitarma aveva partecipato alla fondazione di una Accademia per la preparazione del personale navigante. In Italia ora ci sono più centri con simulatori che ufficiali, per paradosso, per dire che noi non abbiamo niente da imparare come tradizione e docenza dall'estero, lo dimostrano armatori come D'Amico, Mattioli, Carboflotta e altri che coltivano talenti e preparano ufficiali nei loro centri . Recentemente ho avuto occasione di parlare con un tecnico di una grande società di perforazione e produzione offshore. Mi ha detto che nessuno ha ancora raggiunto la perfezione didattica e professionale e le attrezzature per la simulazione in qualsiasi settore come all'APT di Pavia, società anch'essa antesignana dei corsi fondata da un indimenticabile uomo, Achille Torti. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

IL SALONE NAUTICO DI GENOVA CONCLUSO DOMENICA DECOLLA, MA NON E' TORNATO IL SERENO

Un Salone così non lo vedevamo da qualche stagione (scrive Liguria Nautica) : si respirava un'aria veramente positiva a Genova in questi giorni di fiera. Ottimismo sì ma non fine a se stesso, più che altro una fiducia basata su riscontri precisi: un pubblico numeroso e interessato a comprare, la nautica italiana da chiari segni di vitalità e per la prima volta dopo tanto tempo il cielo sembra volgere al sereno. Soddisfatti gli espositori, concordi nel definire quest'edizione come pienamente positiva. Contenti operatori e giornalisti, che vedono muovere il mercato e tornano ad osservare un Salone di Genova vivace e vitale.

“Siamo tutti soddisfatti – ha dichiarato la Presidente di UCINA Confindustria Nautica, Carla Demaria. “Abbiamo registrato 126.178 passaggi in biglietteria, registrando un più 9,2 per cento rispetto allo scorso anno. 33.618 sono stati i visitatori stranieri, segnando un più 26,6 per cento sul totale. Genova si conferma di gran lunga il Salone Nautico più visitato del Mediterraneo. Il 17,1% di crescita del fatturato globale, dichiarato a pochi giorni dall'apertura del Salone Nautico è stato un forte richiamo. Gli espositori stranieri sono tornati perché finalmente è ripartito il mercato interno. E la ripresa riguarda tutti i comparti, nessuno escluso”.

COMMENTO. Certo nel 2008 l'esposizione disponeva di 140.000 metri quadri, quello appena concluso domenica scorsa era di appena 40.000 metri quadri. Ma allora , crisi globale a parte, tutta da discutere in questo settore, come si è arrivati a questi numeri così modesti e con due soggetti UCINA- NAUTICA ITALIANA che sono in conflitto?

Sarà anche la colpa di una cattiva managerialità sia di Fiera che di Ucina di questi ultimi anni ? (DL)

BENETTI: IL FUTURO E' NOW!

Al Monaco Yacht Show presentato ufficialmente Benetti Now.

Prende il via il prestigioso salone monegasco e Benetti ha scelto proprio questa occasione per lanciare in anteprima il suo ultimo, innovativo progetto: Benetti Now. Benetti Now prevede la realizzazione di superyacht Smart-Designed Custom di oltre 50 metri: la costruzione di superyacht su piattaforme navali pre-concepite, che uniscano il vantaggio della haute couture – la personalizzazione massima degli interni - con i tempi realizzativi della produzione di serie. Ideato dal cantiere in collaborazione con l'architetto Stefano Natucci e i designer dello studio britannico Redman Whiteley Dixon, Benetti Now garantirà agli armatori superyacht sopra i 50 metri in acciaio e alluminio unici, in linea con i più alti standard dell'eccellenza nautica e con tempi di consegna ridotti. Il progetto – che rappresenta una vera rivoluzione nel settore dei grandi costruttori di yacht nel mondo prevede quattro i modelli disponibili: B164 (50 metri), B192 (58,6 metri), B214 (65 metri) e B240 (73 metri). La costruzione dei primi due scafi inizierà nel giro di qualche mese: un 50e un 65 metri.

www.sculatiandpartners.com

48.a edizione della Barcolana di Trieste

Partenza domenica 9 ottobre alle 10.30 tra il Terrapieno di Barcola e Miramare, arrivo davanti alla meravigliosa piazza dell'Unità di Trieste. La Barcolana è una storica regata velica internazionale che si tiene ogni anno nel Golfo di Trieste nella seconda domenica di ottobre. www.barcolana.it/

NOTIZIE DAL PROPELLER CLUB

Il Consigliere del Port of Genoa , avv. Marcello Maresca gentilmente ci ha invitato al convegno sulla Responsabilità dell'agente raccomandatario, giovedì' 29 settembre alle ore 15,00, presso Confindustria di La Spezia. Ne parliamo nel prossimo numero.

L'Associazione "Ardiciocca " di Recco assieme al Propeller Club Port of Genoa ci invita a partecipare sabato 1° ottobre, alle ore 17,00, presso la Sala Consiliare del Comune di Recco alla relazione tenuta dal nostro Amico e Socio, Com.te Prospero Schiaffino, sul tema:

LA MARINA MERCANTILE ITALIANA NELL'ULTIMA GUERRA MONDIALE

Inoltre il Propeller Club Port of Milan ha organizzato una tavola rotonda per venerdì' 30 settembre, al quale parteciperà il nostro Consigliere, Dr. Ignazio Messina. Titolo: Che cosa ci insegna il caso Janjin. Moderatore Nicola Capuzzo.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

L'8° edizione del Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich per la cultura del mare

ROMA Il comitato d'onore del Premio e la Lega Navale Italiana bandiscono il concorso per l'assegnazione dell' 8° Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich "cultura del mare".

Il Premio, riferendosi alla straordinaria e coraggiosa figura del giornalista Carlo Marincovich, deceduto improvvisamente il 18 novembre 2008, vuole indicare e accreditare quanti con il loro impegno hanno contribuito alla diffusione (con articoli o libri) di una informazione capace, intelligente, profonda, onesta e riflessiva, nell'ambito della cultura del mare e di quanto, nella storia e nella navigazione a vela o a motore, ci avvicini ad essa.

Saranno ammessi al concorso autori di libri scritti in lingua italiana (non sono ammesse traduzioni da altre lingue) pubblicati e acquistabili in libreria dal 1° gennaio al 31 dicembre 2016 nonché giornalisti firmatari di articoli e servizi apparsi su quotidiani, news magazine, testate specializzate, siti internet o diffusi tramite newsletter pubblicati tra dal 1° gennaio al 31 dicembre 2016.

Per poter essere ammessi al concorso, i libri e gli articoli dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 15 gennaio 2017.

I libri, dovranno essere inviati direttamente dalle Casa Editrice agli indirizzi postali dei componenti la Giuria, dopo aver inviato alla Segreteria del Premio (premiomarincovich.segreteria@gmail.com) l'adesione dell'opera al Premio stesso.
Segreteria del Premio

Gli articoli andranno inviati esclusivamente alla Segreteria del Premio per posta elettronica al seguente indirizzo : premiomarincovich.segreteria@gmail.com
Segreteria Premio Marincovich – Via Asmara, 27 – 00199 Roma
Tel.: 06 86219591 – cell.: 348 99962

MARE NOSTRUM AWARDS, decima edizione

NAPOLI Il Premio giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum, si propone di promuovere e valorizzare i viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare la conoscenza delle Autostrade del Mare che costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale ed un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei paesi bagnati dal Mare Nostrum.

Quest'anno mettiamo una «stella» al nostro Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards. Arriviamo, infatti, alla decima edizione di un premio che viene ancora una volta bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2016 e il 15 aprile 2017. Tutti i dettagli li potrai trovare al seguente bando oppure sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce "Press & Media" al link Mare Nostrum Awards . Vi segnalo che, per questa edizione, il premio totale di 50mila euro

netti viene diviso in cinque premi da 10mila euro. Per chi volesse approfondire temi specifici il gruppo Grimaldi mette a disposizione, fino al prossimo 30 marzo, un viaggio apprendimento su una delle sue moderne navi in servizio tra Italia, Spagna, Marocco, Tunisia, Grecia. La segreteria organizzativa del Premio (i recapiti sono in coda al bando) ed io rimaniamo a disposizione per eventuali richieste.

Luciano Bosso

Il Bando della X Edizione

Finalità e area tematica - La X edizione del Premio giornalistico internazionale Mare Nostrum Awards, bandito dalla rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum, si propone di promuovere e valorizzare i viaggi via mare nel Mediterraneo ed in particolare la conoscenza delle Autostrade del Mare che costituiscono una valida alternativa al trasporto stradale ed un'eccezionale opportunità per lo sviluppo sostenibile dei paesi bagnati dal Mare Nostrum. Gli elaborati in concorso dovranno, pertanto, sottolineare i vantaggi che i collegamenti marittimi, effettuati con navi moderne, sicure e veloci, assicurano dal punto di vista economico, sociale, turistico ed ambientale nonché il loro contributo a creare un'area di scambi e cooperazione tra le varie sponde del Mare Nostrum.

Requisiti per la partecipazione - Al Premio possono partecipare giornalisti professionisti e pubblicisti, autori in generale e fotografi che avranno diffuso l'argomento, descritto nell'area tematica, tra il 15 settembre 2016 ed il 15 aprile 2017. Premi - I premi consistono nella corresponsione di cinque riconoscimenti in denaro, per un importo di 10.000 euro netti ciascuno. I premi saranno attribuiti secondo l'insindacabile giudizio della Giuria.

Giuria - La Giuria Internazionale del Premio, presieduta da Folco Quilici, scrittore e regista, è composta da eminenti personalità del mondo della cultura e del giornalismo. Segretario della Giuria è Luciano Bosso, Direttore della rivista Grimaldi Magazine Mare Nostrum. Le decisioni della Giuria sono definitive ed inappellabili. Le motivazioni dell'assegnazione saranno illustrate nel corso della Cerimonia di Premiazione.

Premiazione- La Cerimonia di Premiazione si svolgerà in luogo e data da definire, con l'impegno dei membri della Giuria e dei vincitori a presenziare personalmente all'evento. Tutte le informazioni necessarie ai fini della partecipazione all'evento saranno tempestivamente comunicate ai vincitori.

Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher - Tel. +39 081 496440 – fax 081 496390 - e-mail: mna@grimaldi.napoli.it- Via Marchese Campodisola, 13 - 80133 Napoli , 15 settembre 2016 Il Segretario – Luciano Bosso
Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli Tel. +39 081 5590949 - + 39 335 6248035

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE

GENOVA Del convegno genovese di Iumi dal 18 al 21 settembre ne parleremo nel prossimo numero, diamo un breve flash tratto da The MediTelegraph magazine on line che con TTM e Avvisatore Marittimo fa parte della piattaforma multimediale de Il Secolo XIX

Genova. Nagoya, in Giappone, è il porto più esposto a gravi perdite economiche in caso di catastrofe naturale eccezionale. Il danno a merci e navi sarebbe di 2,3 miliardi di dollari. A seguire lo scalo cinese di Guangzhou (Canton) con 2 miliardi. Il porto europeo più esposto è Bremerhaven (1 miliardo di dollari di danni previsti). E' quanto emerge da un modello presentato a Genova da Patrizia Kern Ferretti di Swiss Re nel corso della conferenza annuale dello Iumi, l'associazione mondiale delle compagnie di assicurazione del settore marittimo, riportato dal magazine online the MediTelgraph, Per gli assicuratori è fondamentale poter anticipare le conseguenze di un potenziale incidente, ma negli ultimi tempi le compagnie marine si sono scontrate anche con il problema opposto. I cambiamenti sempre più repentini nel trasporto marittimo rendono difficile sapere che cosa ci si può aspettare in caso di evento disastroso. «Navi sempre più grandi e tecnologie sempre più sofisticate - spiega ad esempio Massimo Garbarino, responsabile settore marine di Generali Italia -pongono interrogativi sulle problematiche che si potranno incontrare in situazioni di stress. Il gigantismo navale, ad esempio, pone il problema della gestione di una situazione di pericolo in mezzo al mare, su cui permangono incognite». Il convegno genovese di Iumi (dal 18 al 21 settembre) è l'occasione per fare il punto della situazione a livello mondiale. «Siamo molto contenti - afferma Lars Lange, segretario generale di Iumi - di essere a Genova, che rappresenta un importante mercato marittimo». E' la seconda volta che l'associazione di riunisce a Genova, dopo quella del 2001, ma allora l'appuntamento venne segnato negativamente, come ricorda Lange, «perché avvenne soltanto due settimane dopo l'11 settembre. Quindici anni dopo, il mondo è cambiato: «Il contesto economico è difficile e anche nel nostro settore ci si deve confrontare con una forte competizione. Le nuove tecnologie rappresentano una sfida e un'opportunità». La crisi economica si fa sentire anche sui premi raccolti nel settore marine. Nel 2015 sono stati pari a 29,9 miliardi di dollari, ossia il 10,5 per cento in meno rispetto ai 33,4 miliardi del 2014. L'Italia in questo settore è nella top ten mondiale, con 300 milioni di euro di premi raccolti annualmente. Ieri sono intervenuti rappresentanti dello shipping nazionale come Ugo Salerno (presidente e ceo di Rina), Stefano Messina (presidente commissione relazioni industriali di Confitarma), Corrado Antonini (già presidente Fincantieri e oggi consulente di Costa Crociere e Carnival Group). Salerno ha sottolineato il rischio crescente dovuto al cybercrime, che fa sentire i propri effetti anche nel settore marittimo. E ha sottolineato l'importanza di una buona formazione al personale marittimo per ridurre gli incidenti: «E' importante che navi sempre più sofisticate siano gestite da equipaggi ben addestrati».

ALLA FIERA INTERNAZIONALE DI GENOVA

SailOr , la nave dell'orientamento alle professioni del mare

Dopo il 56° Salone Nautico ospitato nel Padiglione Jean Nouvel che ha registrato un aumento delle presenze e ha avuto anche il merito di porre all'attenzione dell'opinione pubblica il futuro utilizzo delle aree espositive della Fiera pubblichiamo un comunicato che ci pare interessante e che si svolgerà appunto in questa preziosa area genovese subito dopo il tradizionale Festival della Scienza.

Forte di una collaborazione ancora più stretta tra MIUR – Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca e Fiera di Genova, la 13^a edizione di ABCD – Salone Italiano dell’Educazione sbarca da lunedì 14 a mercoledì 16 novembre ai Magazzini del Cotone di Genova, lo storico edificio del Porto Antico situato nel cuore della città vecchia.

Cambio di rotta, quindi, per il più importante appuntamento nazionale sull’innovazione didattica, che si rifà il look scegliendo una nuova e più accattivante sede espositiva, e che punta l’attenzione, in piena sintonia col MIUR, sui temi del rinnovamento della scuola e in particolare sulle tecnologie digitali mettendo in calendario iniziative concrete per comprendere gli effetti sul mondo della scuola generati dall’applicazione del Piano Nazionale della Scuola Digitale.

ABCD e PNSD viaggeranno appaiati, grazie alla realizzazione di percorsi e ambienti tematici dove verranno premiate le soluzioni e i contenuti più innovativi, con la partecipazione delle più importanti aziende del settore per guardare al presente e al futuro della scuola italiana.

ABCD 2016 fa parte di #costruiamocilfuturo - #buildup-our future / nuove competenze per l’Europa - new skills for Europe, il *concept* promosso dalla Regione Liguria per valorizzare cinque manifestazioni di pregio dedicate in particolare ai giovani, al sistema educativo, ai temi scientifici, alle nuove tecnologie, al lavoro, all’orientamento e alle professioni del mare. Comprende il Festival della scienza, dal 27 ottobre al 6 novembre, poi seguono **SailOr, la nave dell’orientamento alle professioni del mare, dal 5 all’8 novembre** e infine ABCD e **ORIENTAMENTI** con il Forum Internazionale dell’Orientamento e l’International Career Day dal 14 al 16 novembre. Occasioni di conoscenza per docenti, studenti e famiglie per prepararsi ad accettare nuove sfide e a cogliere nuove opportunità in una società che cambia al ritmo sempre più incalzante di scoperte e innovazioni.

Info: www.abcd-online.it

Ufficio stampa Fiera di Genova Giusi Feleppa 010.5391211 335.7157199

giusi.feleppa@fiera.ge.it

FABBRICHE GALLEGGIANTI

“I marittimi devono essere inseriti nella categoria dei lavori usuranti nella prossima legge di stabilità”

GENOVA, 23 settembre 2016. In Italia sono circa 30 mila i marittimi, di cui 1.800 potrebbero usufruire dei benefici nel 2017.

L’inserimento dei marittimi nella categoria dei lavori usuranti e, più in generale, una maggiore attenzione per un settore chiave dell’economia nazionale, con moltissimi lavoratori coinvolti, impegnati sia in Italia che nel mondo a bordo delle navi: queste le richieste presentate oggi alle forze politiche da USCLAC-UNCDIM-SMACD nel corso della tavola rotonda “*I lavori usuranti nella professione marittima*”, organizzata dalle tre sigle e tenuta a Genova.

All’evento hanno partecipato Claudio Tomei , presidente *Usclac-Uncdim-Smacd*,

Giovanni Lettich presidente *Collegio Capitani*, Fredrik J. Van Wijnen, segretario generale *CESMA* (la confederazione europea dei comandanti di navi, che raggruppa quindici associazioni nazionali), Claudio Barbieri della sede di Genova di *Confitarma*, Devi Sacchetto, docente di Sociologia del lavoro all'Università di Padova, Mario Cardoni, direttore generale *Federmanager* (la federazione cui le *Usclac-Unctdim-Smacd* sono affiliate).

“Il nostro obiettivo è l’inserimento della categoria dei marittimi nell’elenco dei lavori usuranti, con il successivo conseguimento dei benefici che esso comporta” spiega il comandante Claudio Tomei, presidente di *Usclac-Unctdim-Smacd*. *“Ci stiamo battendo e ci batteremo per questo fino a che non lo avremo raggiunto”*.

Questa situazione 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.

“Noi come Usclac-Unctdim-Smacd rappresentiamo i comandanti e i direttori di macchina, vale a dire le due figure più alte in grado: in realtà però questa vicenda, e le rivendicazioni che portiamo avanti insieme a Federmanager, riguarda tutti i lavoratori che operano a bordo delle navi, dagli ufficiali all’equipaggio: insomma vogliamo tutelare tutti i colleghi che condividono orari disagiati, condizioni di lavoro pesanti, fatica (mentale e fisica), stanchezza e stress” conclude Tomei.

“La disparità di trattamento vigente tra le varie categorie di lavori usuranti – ha dichiarato Mario Cardoni, direttore generale Federmanager - è una tematica che andrebbe inserita a pieno titolo nel ‘pacchetto pensioni’ a cui il Governo sta lavorando”.

“La mancata inclusione dei lavoratori marittimi nella categoria dei lavori usuranti – ha proseguito Cardoni – può essere considerata una “svista” ma è una situazione che va sanata. Non si stanno chiedendo favoritismi ma il riconoscimento di un diritto: quello al lavoro in condizioni di sicurezza per una categoria di lavoratori spesso chiamati ad affrontare situazioni critiche o di emergenza”.

Le condizioni di lavoro dei marittimi sono state efficacemente ritratte da Devi Sacchetto, autore del libro *“Fabbriche galleggianti”*, *Jaca Book* *“Il lavoratore del mare vive una vita separata in uno spazio segregato poiché vive 24 ore al giorno, per settimane o mesi su una nave che è un luogo di lavoro e di vita collettiva, quasi sempre tra soli maschi. I marittimi non solo rimangono operativi per tutti i giorni di imbarco, ma lavorano quasi sempre con contratti a termine che al massimo arrivano ai 12 mesi. L’attenzione alle condizioni di questa manodopera sale alla ribalta solitamente per naufragi abbandono di navi, ma il loro mestiere è tra i più pericolosi del mondo. Agli incidenti in mare e in porto si aggiungono depressione e auto-isolamento”*.

Un po’ di numeri

In Italia sono 30 mila i marittimi di cui, secondo calcoli *Usclac*, circa 1.800 potrebbero usufruire nel 2017 dei benefici concessi a chi è compreso nelle liste dei lavori usuranti. Nel mondo il settore impiega 1.2 milioni di lavoratori, di cui 750 mila a bordo delle navi in un giorno medio.

I dati sul trasporto marittimo dicono che il 95% del tonnellaggio del commercio mondiale avviene su navi.

I passaggi normativi

I marittimi erano inseriti nel primo elenco di “attività usuranti” compreso nel Decreto legislativo n. 374 del 1993, e precisamente nella Tabella A di quel testo.

I marittimi sono però “misteriosamente” scomparsi dallo stesso elenco a distanza di sei anni, e cioè dal Decreto del ministro del Lavoro e della Previdenza sociale n. 208 del 19 maggio 1999: quel testo stilava una lista di criteri per l’identificazione dei lavori usuranti che escludeva i marittimi.

Infine, il Decreto legislativo n. 67/2011 ha confermato l’interpretazione del decreto del 1999, tenendo fuori quindi i marittimi: da qui la richiesta alle forze politiche di essere ricompresi nell’elenco dei lavori usuranti.

Riccardo Masnata

r.masnata@gmail.com

cell 328 6654792

SINTESI DI “ FABBRICHE GALLEGGIANTI “

Della globalizzazione parecchio si è scritto, molto meno dei trasporti che la rendono possibile. I trasporti marittimi contano per circa il 95% in termini di tonnellaggio e per il 66% in termini di valore del commercio mondiale. Essi sono garantiti da 1,2 milioni di marittimi, di cui circa 750.000 sono in qualsiasi momento a bordo, mentre i rimanenti sono in posizione di stand by. Invisibili ai più, i marittimi sono spesso rimasti in penombra anche nella ricerca sociale. Questo libro rende conto delle trasformazioni recenti sperimentate dai marittimi a livello internazionale e in particolare nell'area del Mediterraneo e del Mar Nero. Mentre il mondo appare sempre più piccolo e compresso, la gente di mare si sente più sola. La vita a terra è, infatti, sovente un miraggio che può durare anche mesi e gli scali sono diventati sempre più brevi. La gamma delle condizioni di ingaggio si è dilatata e le distanze sociali a bordo e nei tempi di attesa si sono moltiplicate. La casualità incide fortemente nel vissuto e nell'impossibilità di guardare al proprio futuro, mentre a bordo prevale spesso una socialità obbligata. È un navigare a vista durante il quale le vite che reggono il commercio mondiale sono date per scontate. Ma queste vite non sono polvere di stelle, bensì individui che hanno storicamente maturato e continuano a maturare un linguaggio più universalizzante di quello prevalente oggi fra i terricoli. Fabbriche galleggianti, Devi Sacchetto, Jaca Book

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

DISASTROSI RISULTATI AL PORTO DI GENOVA SOTTO L'ALA DEL MERLO

“Non possiamo che fare ammenda nei confronti del porto, per quel che riguarda la realizzazione delle opere i numeri sono impietosi”. A pronunciare queste parole durante il Comitato portuale svoltosi a Genova a fine giugno è il segretario generale Alessandro Carena, secondo Ship2Shore. È la riunione che ha approvato il rendiconto consuntivo del 2015, durante la quale l’Autorità Portuale ha presentato i disastrosi risultati del triennio 2013-5 in termini di spesa delle (non scarse) risorse disponibili. (Il collegio dei revisori aveva avvisato tutti preventivamente).

Il dato è gravissimo, anche perché, come riconosce Carena, sussiste il rischio di perdere fondi pubblici, sebbene la situazione in tal senso non sia ancora disperata. Il

clima generale, quindi, è di allarme, ma ciò che ancor più sorprende leggendo il verbale è che la situazione è nota a tutti da anni – lo rileva in particolare il console della Culmv Antonio Benvenuti –, ma non è stata mai affrontata di petto. E se lo stesso Benvenuti e Marco Bisagno, rappresentante degli industriali, ipotizzano come parziale spiegazione-soluzione dell'inerzia amministrativa una mancanza di competenze nel personale dell'ente, non mancano per contro le accuse esplicite all'ex presidente del porto Luigi Merlo. In particolare da parte dei sindacati confederali con Enrico Ascheri (Filt Cgil), in particolare, che, evocando “anni di ingessatura dell'Autorità Portuale”, più che alla mancanza di competenze attribuisce la responsabilità alle mancanze dei vertici.

INTERVENTI SUI TEMI DI ATTUALITA'

Riflessioni, adattare le navi ai porti, il richiamo della terra

PIANO DI SORRENTO Ciao, eccomi di nuovo dopo un certo silenzio dovuto a motivi personali, non a negligenza nei confronti dei grandi, profondi ed attuali argomenti che sempre vengono proposti in queste NEWS da 'GENTE DI MARE' altrettanto impegnata. Mi soffermavo sull'interrogativo -se bisognerebbe adattare le navi ai porti o questi ultimi alle navi modificandone la costruzione, il design e la planimetria-.

Ebbene, fermo restando il fatto che io non sia in grado di parlare di "shipping" perchè non è il mio campo e perciò non ne sono all'altezza, concedetemi almeno di dire la mia come scrittrice. Magari quale licenza poetica suonerà certamente meno inadeguata.. Ho sentito molto parlare di grossi Bacini Galleggianti nei mari del nord e non solo,veri e propri Shipyards, dove si costruiscono navi o si rimettono in sesto navi in avaria. Dunque, invece di sovvertire , tutta la struttura e la planimetria di un porto "vecchio" , non si potrebbero costruire altrettanti bacini galleggianti, un po' oltre il porto stesso, da utilizzare alla nuova esigenza degli attracchi?. Credo che un tale procedimento richiederebbe forse meno spreco di danaro e d i certo minor tempo e disagi tanto più che i materiali all'avanguardia di cui oggi dispone il 'mercato' colmerebbe più opportunamente le tante esigenze all'uopo.(Almeno credo). E mi scuso se è solo un'idea da sprovveduta.

A proposito invece di quanto scrive il com.te Gaetano Mortola, è proprio vero- non c'è uomo di mare che non senta, vivo dentro di sé, il richiamo della terra e viceversa-.E' una sorta di recondito desiderio che credi di tacitare nascondendolo nell'angolo

più remoto della tua mente e del tuo cuore mentre lui, il cuore, continua a battere per quelle distese di alberi verdeggianti per quella vegetazione boschiva dove i raggi del sole, al mattino, giocano tra le foglie disegnando arabeschi di pagliuzze d'oro sul terreno e dove, di notte, la luna li fascia di tenero argento. Ed hai il Mare di fronte, una verde distesa ugualmente amata, ugualmente piena di mistero, che ti cattura e ti affascina donandoti spesso alghe galleggianti,verdi come erba di un giardino o di quel

grande, recondito bosco che ti porti nel cuore.

E respiri profondamente, a piene narici, quell'impareggiabile profumo di salsedine che ti arriva dentro quasi muschio di terra appena irrorata di pioggia.

Anna Bartiromo

Carissimo DECIO,, credo che questa notizia faccia piacere anche a te. Non te le invio tutte perchè sarebbe un elenco di riconoscimenti che, a mio avviso, non hanno nulla a vedere con gli argomenti delle tue "News", questa, però, magari fa eccezione. Ricordi il mio recente libro -Quando l'abisso è il tuo corpo?-. Ebbene la rivista scientifica internazionale OMAR (Osservatorio malattie rare) ne ha inserito il contenuto in modo riassuntivo nella loro ultima pubblicazione come testimonianza importante sul come affrontare l'ARGOMENTO dal punto di vista umano e psicologico. Non ci avrei mai pensato ne' credevo di aver fatto tanto... Rinnovo anche a te il grazie per l'attenzione che poni sempre ai miei scritti e per la recensione fattami. P.S. Se vuoi l'articolo originale, posso inviartelo. Un abbraccio. Anna Bartiromo.

Complimenti da bordo di DL NEWS !

CARTASI Le peripezie online e numeri verdi di un cittadino

Lettera inviata ai dirigenti di "CARTASI"

Narro le mie vicissitudini con gli operatori della "Cartasi" . Tutto nasce dall'impossibilità di poter controllare "On Line" le mie fatture. Innumerevoli e vani sono stati i tentativi eseguiti da me , parenti ed amici, e , nonostante l'uso di nuove "passwords" inviatemi via Mail dal sito internet . Il numero verde è a pagamento non avendo l'accesso da Telecom/Tim , non riesco a contattare direttamente gli operatori.

Andai in banca a chiedere assistenza. L'operatore di Cartasi interpellato disse che doveva venire mia moglie titolare della carta. La mia carta l'avevo eliminata un mese prima. Ritornai in banca con mia moglie, l'impiegata ci mise in contatto con una operatrice : spiegai il nostro problema , lamentando la grande difficoltà di fare i controlli delle fatture "On Line" , richiedendo la fattura cartacea. Il tono dell'operatrice fu arrogante fin dall'inizio mi fece " saltare la mosca al naso", mi infuriai (tutti i presenti mi sentirono). Le dissi che avremmo eliminato anche questa carta. Le acque furono calmate dall'impiegata. Il giorno dopo, dalla banca, ricevetti una copia dell'ultima fattura. Potei constatare finalmente con i miei occhi che una certa ditta (non faccio il nome) mi fregava quattrini.

Tuttavia ero curioso di sapere perché non riesco a fare i controlli "On Line". Dopo alcune peripezie burocratiche con la TIM, durate alcuni giorni , riuscii ad ottenere "l'accesso selettivo di chiamata" verso i numeri verdi a pagamento. Il giorno 21/9/16 alle ore 18.15 circa , entrai nel numero verde Cartasi 892900. Vi avverto, la procedura non è semplice . Mi rispose un operatore sparandomi il suo nome (bisogna essere giovani e avere le orecchie buone per capirli !!). Dopo essermi dichiarato con la specifica del mio problema disse che doveva sentire la voce della titolare della carta. Risposi di attendere che l'avrei chiamata. NON ATTESE.

Deciso a risolvere il problema rifeci tutta la trafila alla tastiera telefonica. Questa volta rispose una operatrice . Il suo tono fu subito arrogante. Volle parlare con mia moglie che chiese spiegazioni in merito all'impossibilità di fare i controlli "On Line", che eravamo stati in banca e del perché non era ancora giunta l'ultima fattura cartacea. Dopo le varie peripezie mia moglie era un poco alterata ma l'operatrice fu molto "maleducata". La conclusione : Non sono più abilitato ad andare " On Line" , le fatture vengono spedite a casa ma, novità che non sapevamo , se non ci sono pagamenti non vengono emesse . Il cliente ha sempre ragione ! NO . Dagli operatori mi aspetto una normale cortesia e assistenza. Nei tempi passati anche alla Telecom gli operatori erano spesso arroganti : Ora sono TIM ma da alcuni anni sono diventati tutti molto cortesi/gentili . Avranno una dirigenza più intelligente !! Per concludere, trovo tali procedure per l' "On Line" eccessive , quasi assurde (non solo io, molti altri la pensano allo stesso modo). Ma ,consiglio la dirigenza CARTASI di "RIEDUCARE" gli operatori MALEDUCATI.

Capt. Gaetano Mortola

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LIBRI COME NAVIGAZIONI NEL TEMPO

LA VIA DELLE MERIDIANE di Bruno Malatesta

La misura del tempo è nata col mondo, dalle tribù primitive alle civiltà precolombiane alle millenarie storie orientali con i templi costruiti con segni e orientamenti per dialogare con la sfera celeste, il sole, la luna.

Da Camogli, incubatrice di idee , cose di mare e storie marinare arriva una raccomandazione: " contemplare e comprendere il nostro legame con l'Universo".

Lo scrive Bruno Malatesta , capitano, vice presidente della Società Capitani e Macchinisti Navali , creatore del sito internet dell'associazione , cultura e professionalità doc, nel suo libro La via delle meridiane , Panesi editore, € 10, presentato recentemente al Civico Museo Marinaro G.B.Ferrari di Camogli diretto dal capitano Bruno Sacella, erede dei G.B.ferrari, Bertolotto, Pro Schiaffino.

La via delle meridiane , gli orologi solari posti sulle pareti di case e chiese, è un itinerario di pochi chilometri che da Camogli s'inerpica sul Monte di Portofino , Ruta , San Rocco, scende fino a Punta Chiappa davanti al Golfo Paradiso e vi accompagna a scoprire le case e le chiese che conservano le meridiane, ognuna con una sua storia. Un itinerario che troverete da viaggiatori in tutto il mondo.

Questo libro di circa sessanta pagine, corredato di immagini, schemi e disegni, non va letto solo come una brochure turistico storica , anche se i luoghi dell'itinerario sono incantevoli , ma come una disciplina scientifica tenendo conto che le meridiane hanno a che fare col tempo; e il concetto di tempo è materia di filosofi, astronomi, naturalisti; questi orologi solari che Malatesta ci propone appartengono alla meccanica celeste , alla nostra dipendenza cosmica. Essi segnano il movimento dell'Universo e fanno parte della Natura; sono gli orologi che i capitani hanno realizzato nei secoli precedenti e che la gente di terra aveva come riferimento per la loro attività . Questi orologi non hanno bisogno di quarzo né dell'ora atomica, funzionano in maniera

perfetta con le leggi della Natura. Ed è questa la chiave di lettura di questo libro di Malatesta (cui ha contribuito il fratello Mario) che vuole introdurci ai rudimenti della gnomonica, la scienza che studia gli orologi solari impropriamente chiamati meridiane, e” mettere in condizione il neofita di interpretare un quadrante solare “. Anzi addirittura costruire una semplice meridiana portatile su carta. Naturalmente in questo itinerario scientifico/naturale il lettore è un viaggiatore curioso alla scoperta di questi orologi da facciata , e Malatesta racconta con penna quasi poetica i tipi di orologi solari ... “italici , francesi, con motti sulle tematiche dell'esistenza, sfere armillari, obelischi, kircheriani (oltre a mostrar l'ora anche determinati periodi dell'anno come la pesca propizia oppure lo sbocciare dei fiori , tempo e natura... L'autore ne ha creata una dove lo gnomone (lo stilo) proietta la sua ombra lungo la linea relativa alle “ acciughe “: giugno infatti è il mese migliore per la loro pesca o altre linee stagionali con pesci e fiori significativi per quei mesi. Un passo al Museo Marinaro di Camogli prima di iniziare l'itinerario libro alla mano è consigliabile per prendere confidenza con questi strumenti , nel Museo si trovano reperti importanti di questa materia, ma è anche l'anticamera per addentrarsi a ritroso nel tempo, quel tempo che è percepito da scienziati e letterati come una sensazione personale al di là delle teorie e delle equazioni. Il tempo ? E' una grandezza, una coordinata, “ ma non riusciamo a raffigurarlo “, e allora su questo punto – ci dice Malatesta – si fonda la passione per le meridiane: la ricerca di quella entità decisamente sfuggibile “. (DL)

LE RECENSIONI DI ALESSANDRA FOREST

Le 5 ferite e come guarirle - Lise Bourbeau - Edizioni Amrita

Il nostro percorso terreno è pesantemente condizionato dal riemergere di ferite ricevute nel tempo e che rimangono impresse profondamente nel nostro intimo. Quando non riusciamo ad essere noi stessi compaiono delle maschere, che abbiamo creato per permetterci di non soffrire e che rivelano il nascondimento della ferita non riconosciuta. Tutti i problemi che possiamo avere a livello fisico, emotivo, mentale derivano dalle ferite del rifiuto, dell'abbandono, dell'ingiustizia, dell'umiliazione e del tradimento le quali vengono rivelate da maschere che manifestano i nostri comportamenti.

Per guarire le nostre ferite è fondamentale che diventiamo consapevoli, riconoscendole, sarà l'accettazione a mettere in moto il processo di guarigione. Guarire le nostre ferite ci permette di ‘ricordarci chi siamo, che tutti siamo Dio, Dio che vive esperienze sul piano terrestre’.

‘La creazione delle maschere (ricorda ancora l'autrice) esprime il tradimento più grande di tutti dimenticare che siamo Dio’.

Le ferite se vogliamo possiamo guarirle riconoscendole, accettandole e amandoci con consapevolezza perché ‘noi (afferma l'autrice) non siamo le nostre ferite’.

Alessandra Forest

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

" LE GRANDI NAVI BLU "

Achille Lauro, un grande armatore e le sue navi

Al di là di alcuni aspetti folcloristici del carattere e a prescindere dall'attività politica che esula da questo resoconto, indubbiamente Achille Lauro è stato un grande armatore, forse l'ultimo rappresentante di quella imprenditorialità meridionale che affonda le sue radici nell'economia propria del Regno delle Due Sicilie, poi affossata e sconfessata dalla politica economica sabauda post-unitaria che fortunatamente nel campo marittimo non riuscì a smantellare quanto invece vanificò in altri campi dell'attività commerciale e finanziaria del Sud Italia. Prova ne sono i tanti armatori, soprattutto di origine campana o sicula, che da sempre hanno svolto e svolgono attualmente la loro attività con grande successo. Proveniente da una famiglia proprietaria di velieri e brigantini, nella prima metà del Novecento Lauro costituì un impero economico basato non solo ma soprattutto sulle attività armatoriali e per ben due volte, alla fine dei due grandi conflitti mondiali, soprattutto il secondo, riuscì a ricostituire una poderosa flotta andata in gran parte perduta per cause belliche. Flotta costituita soprattutto da navi da carico, portarinfuse e petroliere che solcavano i mari di tutto il mondo portando con orgoglio, ad eccezione di quelle appartenenti a Società satelliti e quindi immatricolate in altri porti, il nome del dipartimento di Napoli sulla poppa e, sulla ciminiera, la grande stella bianca in campo azzurro, emblema da sempre della "Flotta Lauro".

Le navi passeggeri

Nel campo passeggeri Achille Lauro arriverà dopo la fine della seconda guerra mondiale, adattando in un primo tempo alcune navi da carico al trasporto di emigranti per il Sud-America e l'Australia: "Olimpia", "Napoli" e "Ravello" i loro nomi, cui farà seguito nel 1949 la "Surriento", prima vera e propria nave passeggeri della flotta, frutto della trasformazione di un vecchio transatlantico statunitense, affiancata presto da "Roma" e "Sydney" di cui abbiamo già trattato diffusamente in questa "Breve Storia della Marineria Italiana". Il salto di qualità avverrà negli Anni Sessanta quando, dopo un'infelice trattativa coi Cantieri Orlando di Livorno (oggi confluiti in Fincantieri) per la costruzione di due unità gemelle di circa 30.000 tonnellate di stazza, Lauro acquisterà sul mercato dell'usato due transatlantici olandesi piuttosto anziani che, opportunamente ricostruiti, saranno per anni il fiore all'occhiello di tutta la "Flotta Lauro" e dell'intera marineria partenopea: le famose "Angelina Lauro" e

"Achille Lauro". La prima era l' "Oranje", varata nel 1939 per la "Nederland Line" e adibita, dopo un intenso impiego bellico sia come nave ospedale che come trasporto, alla linea che legava allora l'Olanda con le sue lontane colonie delle Indie Orientali attuale Indonesia. Alla stessa linea era destinata la "Willem Ruys" della concorrente "Royal Rotterdam Lloyd", impostata nel 1939, destinata a chiamarsi "Ardjoeno" ma la cui costruzione venne rallentata e sabotata più volte dai patrioti olandesi per evitare che la nave cadesse preda dei nazisti invasori. A tale proposito, si ricorda il tentativo non riuscito di celarla agli occupanti erigendo intorno allo scafo in costruzione un imponente muro di pietre al cui interno, interrando praticamente la nave fino al ponte principale, furono riversati migliaia di metri cubi di sabbia e terriccio. L'unità sarà poi completata nel 1947 e ribattezzata in onore del Presidente della compagnia armatrice, pronipote del fondatore stesso del "Lloyd", trucidato dai tedeschi nel 1942. Nei primi Anni Cinquanta, però, in concomitanza con l'indipendenza dell'Indonesia, le due navi, che entrarono in collisione fra loro nel Canale di Suez nel 1953 riportando fortunatamente danni trascurabili, dovettero trovare impieghi alternativi e vennero adibite a sporadiche crociere, a saltuari viaggi charterizzati per il Nord-America e soprattutto in linea australiana finché, sul finire del decennio, le due società armatrici si consorziarono e con una terza unità, la più anziana "Johan Van Oldenbarnevelt", spesso riferita più brevemente come "JVB", le adibirono ad una rotta "round-the-world" che però non ebbe il successo sperato. Ritirate dal servizio, vennero disarmate in Olanda all'inizio degli Anni Sessanta in attesa di un compratore. La "JVB" passerà alla "Greek Line" per finire i suoi giorni nel dicembre del 1963 in un rovinoso incendio al largo delle Isole Canarie, mentre "Oranje" e "Willem Ruys" saranno acquistate dalla "Flotta Lauro" e portate in Italia, la prima a Genova e l'altra a Palermo, per i necessari lavori di trasformazione da cui usciranno totalmente rinnovate sia nell'aspetto esterno che nell'arredamento e nelle strutture interne. I lavori si protrarranno per quasi due anni e verranno ritardati da due incendi probabilmente di origine dolosa che, nel caso dell' "Angelina", provocheranno purtroppo anche la perdita di alcune vite umane.

Nel 1966 le due unità, praticamente nuove, presero il largo e iniziarono la loro attività come ammiraglie della "Flotta Lauro", ruolo che ricopriranno fra alterne vicende per alcuni decenni, prima in linea australiana e poi in campo crocieristico. Dopo la radicale trasformazione entrambe stazzavano circa 24.000 tonnellate, erano lunghe quasi 200 metri, larghe 25, propulse da analoghi motori diesel Sulzer della potenza di quasi 30.000 cavalli che assicuravano una velocità di esercizio di 22 nodi. Potevano trasportare più di 1600 passeggeri divisi fra una relativamente ridotta e lussuosa prima classe per poco meno di 200 persone, una grande classe turistica per altri 1000 e più e tutta una serie di cabine intercambiabili per ulteriori 400 posti. La predominanza degli spazi destinati alla classe turistica era rivolta alle esigenze della linea cui sarebbero state adibite, dove forte era ancora negli Anni Sessanta la prevalenza del traffico emigratorio verso Australia e Nuova Zelanda: tutte le cabine della nave, comunque, avevano per la prima volta su tale linea servizi privati e tutti i comfort previsti all'epoca. Vari ed ampi gli spazi sociali distribuiti razionalmente in modo da potere adattare facilmente le due unità ad un eventuale impiego crocieristico che diverrà col tempo il loro unico impiego. Dotate di grandi e spaziosi ristoranti che potevano servire fino a mille pasti in un unico turno, di ampie passeggiate e ponti lido

con piscine, arredate con gusto dai migliori architetti e ship's designers dell'epoca, si affiancarono nello stile e nel "design" ai maggiori transatlantici italiani e stranieri del tempo, mentre nelle linee esterne si distinguevano da tutti gli altri per l'adozione di un intenso colore azzurro degli scafi che, in "pendant" con i classici colori azzurri con stella bianca al centro delle ciminiere, le farà passare alla storia della navigazione con l'appellativo di "Navi Blu" con cui vennero sempre reclamizzate e sono tutt'oggi ricordate. La loro trasformazione fu veramente un capolavoro di tecnica ed ingegneristica navale: dotate di una nuova prua, totalmente climatizzate e fornite di stabilizzatori Denny Brown, a stento si potevano ritrovare in esse linee e caratteristiche delle navi originarie, peraltro già dotate di soluzioni all'avanguardia per i tempi come, sulla "Willem Ruys" poi "Achille Lauro", l'adozione delle scialuppe di salvataggio non più in legno ma in lega di alluminio leggera e la loro ubicazione all'altezza del ponte principale, prassi oggi comune su tutte le navi da crociera ma allora all'avanguardia. Nella "silhouette" esterna esse differivano principalmente nel fatto che l'"Achille Lauro" disponeva di due ciminiere e l'"Angelina" di una sola, tutte comunque risolte in modo aerodinamico e dotate di alettoni per lo smaltimento fuori bordo dei fumi appositamente studiati nella galleria del vento del Politecnico di Napoli dagli Ingegneri Pascale e Moroso. Così ricostruite, vennero immesse in linea australiana: l'"Angelina" nel marzo del 1966 al comando del mitico Vincenzo Ummarino, dopo una crociera inaugurale nel Mediterraneo Orientale cui parteciparono operatori turistici, agenti marittimi, assicuratori, personalità varie e la Famiglia Lauro al completo con, ovviamente, Donna Angelina e Don Achille cui erano dedicate le due nuove ammiraglie della Flotta. L' "Achille Lauro" la seguì nell'aprile dello stesso anno e fino al 1972 i due transatlantici verranno adibiti ai collegamenti "Down Under" con continue variazioni di scali e itinerario dovute a problemi contingenti come la chiusura del Canale di Suez dal 1967 al 1974 e ad altre esigenze di traffico. Il capolinea delle due navi era attestato nei porti nordeuropei di Bremerhaven, Rotterdam e Southampton da cui, dopo una puntata nel Mediterraneo alla volta di Genova, Napoli, Messina e talvolta Malta, si procedeva per il Pireo, Suez e Aden poi sostituiti da Santa Cruz di Tenerife e Capetown. Da lì il grande balzo verso i porti australiani di Fremantle, Adelaide, Melbourne e Sidney, poi Wellington in Nuova Zelanda, Isole del Pacifico, Acapulco in Messico, Canale di Panama e rientro in Nord-Europa via Isole Canarie, Lisbona o Vigo. L'itinerario variava a volte la sequenza degli approdi e saltuariamente prevedeva il rientro in Europa attraverso i suggestivi scali sudamericani della costa atlantica, raggiunti dopo avere attraversato lo Stretto di Magellano nella Terra del Fuoco divisa fra Cile e Argentina. Su tale linea, dove era forte la concorrenza delle italiane "Lloyd Triestino" e "Cogedar Line", della greca "Chandris", della "Sitmar" di Alexander e Boris Vlasov e delle compagnie britanniche, le due navi divennero popolarissime presso la clientela, sia italiana che internazionale: ai tanti emigranti che viaggiavano nel modo più confortevole possibile, si affiancavano dagli scali australiani, sudafricani e neozelandesi tanti turisti che venivano a visitare l'Europa, in tanti casi la Terra dei propri antenati o quella da dove erano partiti anni prima in cerca di fortuna, mentre non pochi erano quelli che, specialmente in prima classe, effettuavano tutto il "round-trip" o parte di esso come una piacevole e interessantissima crociera. Fra le altre cose, si ricorda il viaggio in Australia dell'allora Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, ospitato a bordo del "Achille Lauro" a Melbourne nel settembre

del 1967. Alternando il servizio di linea con alcune crociere sia dai porti del Nord-Europa che da quelli di Australia e Nuova Zelanda, dopo opportuni lavori di adattamento ed un incendio scoppiato a bordo del "Achille" mentre era in cantiere a Genova, le due consorelle verranno impiegate dal 1972-73 in poi esclusivamente nel servizio crocieristico, l'"Achille" nel Mediterraneo e in grandi crociere oceaniche invernali e l' "Angelina" nei Caraibi in inverno e nei nostri mari in estate. Popolari diverranno le famose crociere ripetute alcune volte del periplo del Sud-America, quelle in Estremo Oriente e il Giro del Mondo del 1978 del "Achille Lauro", quelle più brevi di quindici giorni denominate "Alle Porte d'Oriente" che le due unità effettuavano quasi sempre al completo di passeggeri verso le località più affascinanti e ricche di storia del Mediterraneo Orientale come pure si faranno un nome le crociere effettuate dall'"Angelina" fra le isole più belle del Mar dei Caraibi in partenza da Port Everglades. Per questo impiego venne fatto un accordo con la "Linea Costa" di Genova, molto forte e presente nell'area caraibica da sempre, onde ottimizzare l'impiego della nave, che proprio a noleggio della "Linea C" troverà la sua fine per incendio il 30 marzo del 1979 mentre era all'ormeggio nel porto di Charlotte Amalie sull'isola di Saint Thomas nel corso di una delle sue periodiche crociere alle Antille. Fortunatamente la maggior parte dei 675 passeggeri erano a terra impegnati nell'intenso programma di escursioni, nè ci furono vittime fra i 374 membri dell'equipaggio ma la nave, forse anche per i ritardi e alcune negligenze da parte dei soccorsi di terra verificatesi durante il tentativo di spegnimento dell'incendio propagatosi da una friggitrice accesa e lasciata incustodita nella cucina equipaggio, andò totalmente perduta. Rimasta alla banchina, sbandata sulla sinistra e visibilmente devastata dal fuoco, finalmente il 30 luglio lasciò St.Thomas a traino del rimorchiatore d'altura "Nippon Maru" che avrebbe dovuto portarla in un cantiere di demolizione di Taiwan dove non arrivò mai perché, dopo essere transitata senza problemi nel Canale di Panama, in pieno Oceano Pacifico alcune lamiere dello scafo, evidentemente indebolite dall'incendio, cedettero, l' "Angelina Lauro" si inabissò all'alba del 24 settembre 1979 e scomparve tra i flutti.

Con essa affondava anche un pezzo di storia della "Flotta Lauro" che di lì a pochi anni sarebbe collassata essa stessa per motivi che hanno poco a che vedere con il mondo dello "Shipping" ma piuttosto per interessi politico-finanziari che decisero ad un certo punto di affossare tutta la struttura societaria per favorire altre realtà economiche del Paese. Ma anche questo discorso, seppur degno di approfondimento, esula dalla nostra storia. Rimasta sola, l'"Achille Lauro" fra la fine degli Anni Settanta e Ottanta seguirà i destini dell'intera Flotta che scivolava implacabilmente verso il suo fallimento.

Periodicamente noleggiata a terzi nei periodi di bassa stagione, verrà affiancata nel servizio crocieristico da altro naviglio preso annualmente a noleggio onde sostituire l' "Angelina" ormai perduta. Nel dettaglio: "Cunard Princess" nel 1979 da "Cunard Line", poi "Rhapsody" di "M.S.C. Crociere" erede, se si può dire, della "Flotta Lauro" e di cui riparleremo più avanti; "Daphne" dell'armatore greco Carras nel 1980, poi passata a "Costa Crociere"; infine fra 1981 e 1982 "Oceanos" di "Epirotiki Lines", la vecchia "Ryndam" olandese che finirà i suoi giorni in un naufragio nell'Oceano Indiano al largo delle coste del Sud-Africa nel 1991. L' "Achille" verrà poi fermata una prima volta a Tenerife nel gennaio 1982 dopo essere scampata ad un incendio scoppiato a bordo, ma fortunatamente domato, mentre era in crociera in

Atlantico il mese precedente. Sottoposta a sequestro, vivrà ulteriori cinque anni fra periodi di disarmo, soste in cantiere per riparazioni o rinnovamenti ed impieghi, alcuni felici altri meno. Fra questi ultimi annoveriamo nell'ottobre del 1985 il dirottamento da parte di un gruppo di terroristi palestinesi mentre era in crociera al largo delle coste egiziane al comando di Gerardo De Rosa, uno dei suoi Comandanti storici. L'azione criminale, ideata da Abu Abbas, si risolse in pochi giorni ma portò alla crudele uccisione di Leon Klinghoffer, un passeggero americano paraplegico il cui unico torto era quello di avere origini ebraiche. L'episodio, che porterà anche ad una crisi fra Italia e Stati Uniti sul successivo destino dei terroristi, verrà poi immortalato nella trasposizione cinematografica del 1990 "Il Viaggio del Terrore" con Burt Lancaster ed Eva Marie Saint. Dopo questo triste capitolo l' "Achille Lauro" rientrò a Napoli e riprese i programmi così drammaticamente interrotti finché nel 1987 passò, con quel poco che restava di tutta la "Flotta Lauro", al gruppo armatoriale dell'imprenditore sorrentino Gian Luigi Aponte proprietario della "Mediterranean Shipping Company", specializzata fino a quel momento nel campo delle portarinfuse e portacontenitori e che inaugurava così la propria attività crocieristica con la "StarLauro" prima e poi con "M.S.C. Crociere", oggi colosso del mercato crocieristico mondiale ma che ha avuto nell' "Achille Lauro" la sua prima nave, presto affiancata dall'americana di origine "Melody" e da "Rhapsody" già ricordata. Per un breve periodo la stella bianca sulle ciminiere venne accostata ad una grande "Elle maiuscola" sempre bianca volendo in tal modo sintetizzare anche graficamente il nuovo appellativo societario "StarLauro": quando poi la flotta divenne "M.S.C. Crociere" la "Elle" sparì e lo scafo passò dal classico azzurro carico ad un blu più scuro. L' "Achille" navigherà quindi ancora per qualche anno come ammiraglia della nuova flotta: ormai datata rispetto al naviglio di nuova immissione, è comunque una "Signora dei Mari" sempre affascinante ed attraente per un'utenza che ritrova a bordo di essa il fascino dei transatlantici del passato che non si avverte assolutamente sugli attuali mega-cruisers, a metà strada fra grandi resorts galleggianti e Disneylands sui mari. Purtroppo, però, il 30 novembre del 1994, mentre si trovava in navigazione al largo della Somalia con 572 passeggeri e 402 persone d'equipaggio a bordo mentre era in viaggio-crociera di trasferimento dal Mediterraneo a Durban da dove avrebbe dovuto effettuare una serie di crociere per il mercato sudafricano, un grave incendio in sala macchine ne decretò la fine. Scampata a tanti altri, quest'ultimo le risultò fatale. Le operazioni di salvataggio, cui concorsero varie unità fra cui la fregata della Marina Militare Italiana "Zeffiro", furono difficoltose ma si conclusero con la sola perdita di due vite umane: la nave invece, che sembrava recuperabile in un primo tempo, bruciò per due giorni finché la sera del 2 dicembre successivo, a 47 anni esatti dalla sua partenza da Rotterdam per il viaggio inaugurale verso Giakarta, si inabissò in 5000 metri di Oceano. Per inciso, lo scrivente fece a suo tempo parte della spedizione che riportò in Italia da Mombasa con un "Boeing 747" del "Alitalia" tutto l'equipaggio Comandante Orsi compreso e parte dei passeggeri. Si concluse così la lunga carriera di questa nave: con l'affondamento del "Achille", unica unità passeggeri sopravvissuta al dissolvimento della "Flotta Lauro" nel suo complesso, si chiuse non solo il capitolo di storia della navigazione che ha interessato le due unità oggetto di questo nostro capitolo, ma idealmente quello di tutta la Marineria Passeggeri Italiana affidata a navi e transatlantici tradizionali. Le nuove ed attuali acquisizioni, come abbiamo detto

appena sopra, sono un'altra cosa. Ben vengano, sia chiaro, e che navighino sempre cariche di crocieristi: ma, ripeto, sono un'altra cosa. Curioso infine notare come sia l' "Achille Lauro" già "Willem Ruys", sia l' "Angelina" già "Oranje", sia la "Johan Van Oldenbarnevelt" poi "Lakonia", a suo tempo riunite sotto la stessa bandiera, siano finite tutte e tre in fondo al mare a seguito di incendio a bordo, la prima nell'Oceano Indiano, l'altra nel Pacifico e l'ultima in Atlantico. Destino beffardo e crudele, forse, ma probabilmente più dignitoso, per navi che hanno avuto una vita così lunga, varia e prestigiosa, di una triste fine ignobile, smembrate dalle fiamme ossidriche di qualche cantiere di demolizione e trasformate in lamette da barba o parti di ricambio per auto giapponesi o coreane.

Francesco Pittaluga

ingegnere aeronautico console de "A Compagna" storico aero-navale
Genova, 26 settembre 2016

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

I GRANDI NAVIGATORI DELLA STORIA

Zheng He

Navigatore, esploratore, ammiraglio e diplomatico cinese
(segue da DL News n. 27)

Di Zheng He viene ricordato il suo aspetto da adulto : era sette “chi” (unità di misura cinese) alto, una vita di cinque “chi” in circonferenza, fronte alta, un piccolo naso, due occhi che parean di cristallo, denti bianchi ed una voce sonante come una campana. E' inoltre ricordato per la sua conoscenza nel guerreggiare. E' senz'altro possibile che il giovane eunuco sia diventato un valido consigliere militare per il Principe quando l'ostilità dell'Imperatore Jianwen verso il dominio feudale dello zio lo spinse verso la campagna militare di Jingnan che terminò con l'apparente morte dell'Imperatore ed alla conseguente ascesa di Zhu Di Principe di Yan come Imperatore Yongle.

Nel 1393 morì il Principe della Corona e così il figlio del defunto Principe ne divenne l'erede. Nello stesso tempo, il 24 giugno 1398, morì l'Imperatore e pure perirono il Principe di Qin ed il Principe di Jin per cui Zhu Di, Principe di Yan, rimase come il più anziano figlio vivente dell'Imperatore. Comunque il nipote di Zhu Di succedette al trono imperiale come Imperatore di Jianwen. Come tale egli emanò una legge conosciuta come “xiaofan” allo scopo di eliminare i feudatari, ovvero tutti i Principi, il loro potere e la loro potenza militare. Nell'agosto 1399 Zhu Di si ribellò contro suo nipote e nel gennaio 1402 iniziò la sua campagna militare per conquistare la capitale imperiale Nanjing. Egli ne era uno dei comandanti.

L'esercito di Zhu Di sconfisse le forze imperiali e marciò su Nanjing., ove, quattro giorni dopo, accettò di salire al trono come Imperatore Yongle, Zhu Di promosse Zhen

He gran Direttore (Tajian) del personale del palazzo. Durante il giorno del nuovo anno (calendario cinese) 11 Febbraio 1404, l'Imperatore gli conferì l'appellativo di "Zheng" (il suo nome originale era "Ma He" per meriti di valore durante i combattimenti in particolare nella battaglia per la conquista di Nanjing. Nella nuova amministrazione Zheng He si distinse in particolari incarichi come Gran Direttore e come Diplomatico durante i viaggi in mare. Nelle successive tre decadi egli comandò sette di questi viaggi su incarico dell'Imperatore commerciando nel Pacifico Orientale e nell'Oceano Indiano. Nel 1424, Zheng He, divenuto Ammiraglio, viaggiò a Palembang per conferire un sigillo ufficiale ed una lettera d'incarico a Shi Jisun quale Commissario Pacificatore. (segue nel prossimo D.L. News)

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Lucio Anneo Seneca " consolatio ad helviam"2 dai cap. vii° - viii°

Migranti

"La necessità di cambiamenti e la spinta insita nella natura umana hanno portato gli uomini verso terre sconosciute, per vie impervie, alcuni con tutta la famiglia, compresi i vecchi; altri hanno occupato la sede più vicina, non quella eletta, angosciati, dopo avere sbagliato l'itinerario; alcuni hanno usato le armi per accampare diritti su una terra altrui; altri, alla ricerca di nuove terre, sono stati inghiottiti dal mare; alcuni hanno dovuto fermarsi forzatamente in un luogo, perchè erano rimasti privi di ogni provvista; altri erano fuggiti da cataclismi, da epidemie, da terremoti o anche da terreni poco fecondi al fine di raggiungere terre conosciute come più produttive.

Scampati alla barbarie dei nemici, perso ogni bene, taluni hanno preso possesso dei beni altrui; altri, a causa di faide interne, sono stati banditi dalla loro città, mentre altri avevano dovuto lasciare la loro perchè la popolazione era troppo numerosa. L'Impero Romano non ha forse il suo fondatore in un profugo, (Enea*), in fuga dalla sua città, sbarcato su un lido lontano, in Italia? E il popolo romano quante colonie ha fondato? Sempre si sono trovati cittadini romani anche in età avanzata, pronti a rinunciare alla madre patria per andare a stabilirvisi.

I Romani abitano ovunque hanno conseguito una vittoria. Non troverai una terra ancora abitata dai suoi nativi: tutte le popolazioni sono miste, e composte da razze diverse, con culture spesso non accettate vicedevolmente, succedute l'una all'altra. Si scacciano genti dal luogo da dove si erano cacciati altri. Il destino è così: é che nessuno possa considerarsi stabile.

Percorriamo tutte le terre senza ripensamenti, nessuno è esule in questo nostro mondo perchè da ogni luogo si può scorgere il cielo ad una distanza uguale per tutti..."

P.S.* *Se volete incontrare Enea a Genova basta che vi rechiare a piazza Bandiera, a*

pochi passi da piazza della Nunziata. C'è un barchile con una statua in marmo che lo rappresenta in un momento della sua lunga, travagliata fuga da Troia in fiamme. Ha con sé il figlioletto Ascanio e, sulle spalle, il vecchio padre Anchise. Oggi può essere l'icona del migrante. La statua fa parte di un antico barchile del Baratta (1720) che è lì dal 1873 dopo essere stato sistemato in siti diversi. Un peregrinare che, per certi versi, richiama quello dell'eroe troiano...

FINE