

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 22 ottobre 2015

Cari lettori se non ricevete regolarmente questo foglio DL News vi prego di comunicarlo al news@deciolucano.it . *Purtroppo le ultime due spedizioni hanno subito un default dovuto a cause che non riusciamo a spiegarci.*

UNA BOLLA ARMATORIALE - FINANZIARIA CANTIERISTICA

Caro Decio, gli scambi mondiali si stanno contraendo. Nel contempo si costruiscono navi sempre più grandi. La conseguenza è che i noli si riducono. Gli armatori commerciano in navi, le banche li finanziano per smaltire gli eccessi di liquidità. Non si starà preparando una grande bolla armatoriale- finanziaria- cantieristica che travolgerà il settore? **Claudio Boniciolli**

Carissimo Dottor Boniciolli, purtroppo ciò che lei teme, la grande bolla armatoriale-finanziaria-cantieristica, va ben oltre la sua motivatissima paura ed è ormai da anni un dato di fatto, anche se spesso si cerca di nascondere questa realtà rivolgendo l'attenzione mediatica verso sempre più entusiasmanti innovazioni tecnologiche applicate alla cantieristica e alla navigazione, pubblicizzando progetti di infrastrutture portuali o marittime che non sempre significano concreto sviluppo dei traffici, leggi espansione del canale Panama o costruzione del megaporto iracheno di Al Faw, o lasciandosi andare in analisi talvolta contraddittorie e molto discutibili dei mercati finanziari e dell'economia globale in genere. Come lei avrà certamente notato, DLNEWS segue "in tempo reale" e con estrema aderenza alla realtà la profonda crisi del mercato dei noli iniziata nella seconda metà del 2008 a seguito della crisi dei subprime americana del 2006 (DLNEWS nro. 23/2015). Crisi dei noli generata fondamentalmente da un unico fattore: l'eccesso di stiva dopo l'incosciente corsa all'armamento a seguito del mercato pazzo dei noli d'oro del 2006/08, ovviamente riferito soprattutto ai carichi secchi. Nel nostro salotto, franco da esigenze editorialistiche o da influenze di ogni sorta lasciamo la cronaca a chi fa del giornalismo per chiaccherare tra noi, confrontarci e leggere le cose come realmente sono; certe volte ce la facciamo e

allora riusciamo a “veder lontano” e anticipare situazioni o problematiche che poi diventano materia di cronaca. Riguardo a questo argomento ricorderà infatti i nostri precedenti interventi già dall’agosto del 2014 (DLNEWS nr 23/2014), ma ora un nuovo elemento si aggiunge e aumenta le nostre preoccupazioni: la bolla del mercato finanziario cinese che nasconde una crisi molto più profonda. E’ notizia di questi giorni che la crescita economica della Cina sta ancora rallentando e nel terzo trimestre del 2015 è scesa “solamente” a +6,9%, la più bassa dal 2009. I dati, diffusi lunedì dall’Ufficio centrale di statistica di Pechino, indicano che la Cina potrebbe non raggiungere l’obiettivo prefissato di un incremento del 7,5% per il 2015. Il rischio ora è che la crescita debole generi disoccupazione e proteste popolari e logicamente si ripercuota sui mercati internazionali. Tuttavia secondo alcuni autorevoli economisti, il rallentamento è meno accentuato di quanto ci si poteva aspettare, la continua pressione al ribasso del mercato immobiliare e delle esportazioni ha provocato il crollo del Prodotto interno lordo, ma consumi e infrastrutture sono robusti e hanno impedito una diminuzione più forte. Una situazione complessa che avrà bisogno di tempo per maturare e poter essere maggiormente compresa. Dal nostro punto di osservazione non mancheremo di tenere un occhio particolare a questo fenomeno, da buoni naviganti sappiamo come una “bassa pressione” incrociandosi con una burrasca possa trasformarla velocemente e pericolosamente in tempesta..

Massimo Granieri

La Cina è appena a metà del guado verso l'economia di mercato (Kissinger nel suo recente libro Cina la conosce bene) e pensa alle crociere personalizzate alla tipologia antropologica della sua popolazione che aspetta una rivoluzione sociale o di welfare che richiede almeno 50 anni. Il Giappone “negletto” l'ha superata nelle costruzioni navali, ma non nel militare. A livello mondiale, nonostante la diffusione sempre più invasiva della finanza speculativa, le monete sono quelle che fanno la differenza tra i paesi che valorizzano gli scambi commerciali attraverso gli equilibri delle divise (la Cina non l'ha ancora capito anche se ha comprato metà del debito Usa) . Ci sono inoltre paesi che valorizzano le risorse del sottosuolo, dallo shale gas al carbone al metano al petrolio e a prodotti sempre più sofisticati e ricercati da immettere sul mercato delle tecnologie informatiche e comunicazioni come il cerio (il cui ossido serve agli schermi dei nostri tablet e cellulari) . Pensiamo inoltre agli enormi sprechi di denaro per andare a cercare *farfalle* per il predominio dello spazio invece che fare ricerca sul cancro e malattie rare. Lo shipping non sembra interessare l'opinione pubblica e la politica con buona pace dei vettori e degli addetti nonostante alimentazione ed energia provengano dai trasporti marittimi, che

però vengono additati come responsabili dell'inquinamento atmosferico . Unctad , Ocse , Ics monitorano questo settore dell'economia ma le ultime statistiche rivelano un rallentamento dei traffici mondiali via mare; è solo un segnale che qualcosa sta cambiando ? Qualcuno all'università ha detto che la teoria dei cicli è morta. (DL)

Emissioni trasporti marittimi: pagheranno solo gli armatori

A fronte della proposta dell'International Transport Forum (ITF), un think-tank affiliata presso l'OCSE, di far pagare allo shipping internazionale \$ US25 per tonnellata di CO2, l'International Chamber of Shipping (ICS) ha risposto facendo presente che questo prezzo sarebbe quasi 3 volte superiore a quello pagato dalle industrie di terra nelle nazioni sviluppate. Circa il 70% della flotta mercantile mondiale è registrato in paesi in via di sviluppo firmatari della Convenzione UNFCCC 'non compresi nell'allegato I' mentre il commercio marittimo è vitale sia per le economie ricche che per quelle emergenti. ICS sottolinea che lo shipping è impegnato a ridurre le emissioni di CO2 e ha la responsabilità di contribuire alla realizzazione degli obiettivi ONU per il cambiamento climatico. Il testo completo del comunicato dell'ICS è disponibile sul sito www.confitarma.it.

LIBRI E LETTURE commentate

Il mare, le guerre, la vita di Italo Abbate

La storia di un uomo narrata dal figlio

“Ed ecco che ora mi accorgo di aver ceduto alla seduzione del racconto nel racconto, così davvero perdendo un po' di vista Luciano (però nulla è più delizioso, anche per uno scrittore dilettante, del divagare, dell'estravagare)”. In questa confessione a metà volume c'è la chiave della narrazione di Italo Abbate, insigne giurista marittimista, docente universitario e avvocato che in questa sua opera IL MARE, LE GUERRE, LA VITA, la storia di un uomo narrata dal figlio, Edizioni Il Campano, pagg. 288, € 14. Il figlio Italo, nel raccontare la storia del padre, ha scelto la conversazione con il lettore e cattura subito il lettore nel descrivere le origini della famiglia Abbate “...regnava a Napoli Francesco

*Primo...quando nel luglio del 1828 Raffaele Abbate, il mio trisnonno...” . Un saporoso spaccato dell'Italia pre e post unitaria ove si innesta la storia della famiglia Abbate che si trasferisce da Pozzuoli a Nola e più precisamente a Piazzolla , in quella fertile enclave attorno al Vesuvio , dove il padre Luciano nasce il 15 novembre 1896 , cui è dedicato il romanzo memorialista Il mare, le guerre , la vita. Ma il padre Luciano appare e scompare nelle dotte pagine dell'avvocato Abbate: con lo stile della conversazione di fatti e personaggi, Italo, il figlio, ci apre la sua casa avita con i ricordi di suo padre nel percorso accidentato di due guerre mondiali in continue dissolvenze , retrospettive famigliari, portandoci nel mondo attorno a Nola, accelerando e fermando il lettore per spiegare i particolari delle vicende di mare in pace e in guerra. Luciano è attratto dal mare, fin da bambino, e con sacrifici per la lontananza nel frequentare la scuola nautica consegue il titolo di allievo ufficiale, frequenta l'Accademia Navale di Livorno diventa Aspirante Guardiamarina. Il suo primo imbarco sull'esploratore Marsala e poi sul panfilo reale Trinacria , infine sull'incrociatore San Giorgio il 24 ottobre 1918. Sono anni di guerra navigando su un mare di conflitti. La lenta ripresa dell'Italia come stato , il caso Fiume, i moti e gli eventi turbolenti che segnarono la presa del potere per via parlamentare nel 1922 del regime fascista, la nascita del partito popolare di ispirazione cattolica (sempre avversato dalla Chiesa) fondato da Don Sturzo . Eventi storici che il capitano Luciano Abbate vive sulla sua pelle ma con partecipazione civile continuando la vita di mare e la sua carriera in marina mercantile che aveva sempre sognato dalla tenera età. Luciano riesce a conseguire la Laurea in Scienze economiche marittime a Napoli. L'autore, il figlio, Italo, (è bene sempre non perdere il contatto con la voce narrante) famoso avvocato, non si accontenta di una biografia, vuole che il lettore sia al corrente del contesto storico in cui il padre visse e operò . Il libro è zeppo di episodi anche crudi di salvataggi e di azioni belliche in cui il padre indubbiamente emergeva per la sua personalità umana e professionale. Pagine dove vengono riportate note di archivio, stesure di giornali di bordo , documenti che arricchiscono il racconto nel suo impianto letterario. E, data la sapienza e la capacità narrativa dell'autore, molto emblematici. Tra questi un capitolo è dedicato alla questione fiumana con D'annunzio protagonista e l'Italia sotto il regime di Mussolini, un profilo politico reale che l'autore ci documenta in molti dettagli (una lettera di D'annunzio che conserva in originale, e indirizzata al figlio ? (*Mio caro comandante...*, è l'incipit). Proprio da Fiume la prima svolta*

della vita del padre, perchè il capitano Luciano entra in una compagnia marittima storica, Adria, fondata a Fiume da ungheresi, navigando sulle unità commerciali tra Mediterraneo e Nord Europa su navi che hanno il nome di musicisti e poeti fino all'agognato e meritato comando. Nel 1936 la società Adria si fonde insieme ad altre società nella Tirrenia con unità dai nomi Giosuè Borsi, Cagliari, Valdarno, Vallislarco. L'avvocato Abbate ci racconta la partenza per Fiume nel 1938 della famiglia (Luciano aveva contratto matrimonio – capitolo da letteratura classica la storia del matrimonio con Rosa di agiata famiglia- ed era stato richiamato a terra negli uffici della Tirrenia a Fiume) . La vita a Fiume e gli anni della seconda guerra mondiale richiamato in Marina e poi, date le vicende belliche al confine con la Jugoslavia, il trasferimento della famiglia a Napoli. Il libro è pieno di azioni di ardimento e di coraggio del padre Luciano, imponente il suo medagliere compresa la Legion d'Onore. Lasciamo al lettore il compito di apprendere dalle pagine gli episodi bellici , compresa la rotta della morte per rifornire di armi le truppe dell'asse in Africa. Luciano, finita la guerra, avrà un periodo di pausa per poi riprendere la navigazione con Tirrenia di cui diventerà dirigente a Palermo (altre pagine saporose dell'autore che racconta il suo ciclo di studi in questa città) e poi a Napoli con una società in grande spolvero che ordina nuove e innovative navi da passeggeri per il traffico con le isole negli anni '50. (DL)

La storia ripeto è saporosa (un termine usato da Ugo Ojetti per Vittorio G. Rossi), per come la descrive l'autore, il figlio, in ripetuti cambi di scenari tra episodi cruenti di guerra e persino talvolta divertenti viaggi .Padre e figlio si alternano come in una rappresentazione teatrale. Devo aggiungere che mio padre Dario ha conosciuto, essendo di poco più giovane , Luciano, perchè entrambi hanno fatto la carriera nella marina mercantile in Adria e poi Tirrenia, entrambi richiamati in Marina anche come ufficiali di collegamento. Ed è probabile che anch'io abbia conosciuto il dottor Luciano dirigente a Palermo nei brevi periodi in cui mio padre mi portò a bordo (da quando avevo 8 anni) delle sue navi tra Tripoli, Tunisi, Palermo, e le nuove motonavi bianche. Una nota doverosa per ricordare che questa società, che oggi è di proprietà dell'armatore Onorato , si è sempre evoluta nelle costruzioni navali e nei collegamenti marittimi indispensabili per lo sviluppo economico del nostro paese. (DL)

L'epopea dei transatlantici di Franco Magazzù

Evoluzione e declino delle navi passeggeri italiane dal 1860 al 1980

Quando alcuni anni fa (era il 1991) il comandante Aldo di Bella , allora amministratore delegato della società Rochem Marine, mi propose con la collaborazione dell'ing. Franco Scotto e il Propeller Club di fare delle pubblicazioni da allegare alla mia rivista TTM intitolate alle *Signore del Mare*, aderii con entusiasmo. Nacque una iniziativa editoriale di grande pregio grafico e culturale con la stampa di pamphlet dedicati alle più belle navi da passeggeri italiane di linea, fissandone momenti emozionanti e descrizioni da favola. Fu un successo, ricordo alcuni titoli , *Le vecchie signore del mare, Il varo, Roma, R.N. Savoia*. Da allora architetti, scrittori e comandanti come Sbisà, Badano, Mascolo, Buatier pubblicarono volumi dedicati a queste indimenticabili navi passeggeri. Oggi l'ammiraglio Franco Magazzù , La Spezia 1952 , con una prefazione di Massimo Musio Sale , ritorna su questa epopea riproponendo queste unità e la loro storia, con il libro L'epopea dei Transatlantici, yucanprint, pagg. 208, € 20 , evoluzione e declino delle navi passeggeri italiane dal 1880 al 1980.

L'autore ci racconta come avrebbe fatto Vittorio G. Rossi che, per scrivere bisogna prima provare, e narra la sua esperienza da terzo ufficiale sulla turbonave Eugenio C. quando aveva poco più di 22 anni. Tra i capitani scrittori (per quelli che conosco e mi hanno inviato i loro libri) imbarcati sui transatlantici cito anche Salvatore Scotto di Santillo . Chi pensasse che questo libro è una ripetizione di archivi e di fotografie si sbaglierebbe di molto, perchè Magazzù esalta la inventiva italiana nelle costruzioni navali e l'ardimento imprenditoriale di armatori e società che oggi non ci sono più , esaltando anche la vita di bordo dai saloni e i ricevimenti dei passeggeri di prima classe fino a descrivere gli squallidi dormitori degli emigranti che fecero la fortuna delle società di navigazione . Venerazione e mito di queste signore del mare dalla fine '800 , costruite (tranne qualcuna nei cantieri del Regno Unito) nei cantieri della penisola cominciando dall'Adriatico con i Cosulich e poi a Genova e il Tirreno. Un ampio capitolo è dedicato con annotazioni biografiche e citazioni agli architetti nell'arredamento navale, una distinzione tra gli ingegneri che si occupavano del progetto e della realizzazione dello scafo e gli interni di propulsione e servizi e gli architetti che dovevano riempire gli spazi per farne

secondo i canoni dell'epoca opere d'arte per l'accoglienza degli ospiti.

Nomi importanti di personaggi legati a nomi importanti di navi. Già nel 1931 l'architetto Gio Ponti metteva in evidenza che *L'arredamento non è solo questione di comodità e eleganza, ma sulla nave rappresenta la testimonianza della civiltà della nazione che sulla nave esercita l'ospitalità.* E l'architetto Le Corbusier rispondendo alla domanda “*se dovessi insegnarvi architettura*” sottolineava che *bisogna andare su una grande nave passeggeri per capire il concetto di spazio e di vivibilità, l'architetto è soprattutto un organizzatore di luoghi e di spazi, il piroscafo (1921) è la prima tappa verso la creazione di un mondo organizzato con spirito nuovo.* Nel libro (ampia la bibliografia) ci sono i più bei nomi di architetti, da Coppedè a Brasini, Monti, Basile, Pulitzer , Zoncada, De Jorio insieme a tanti grandi artisti che corredevano sale e saloni . Pagine e pagine di vita vera di bordo, con dati tecnici da tecnico e tante immagini di vecchie signore del mare. Ricordo che negli anni passati , negli incontri di presentazione di queste unità, mi recavo sul ponte e precisamente in timoneria, come ebbi a scrivere sui giornali. Era una visione che non dimenticherò più e che i giovani non potranno , tranne che in quei porti esteri dove ci sono ancora queste navi museo, mai vedere. La timoneria assomigliava a una chiesa, un altare laico con la strumentazione luccicante , gli ottoni splendenti, una atmosfera che ispirava sentimenti spirituali oltre che professionali, rituali che venivano da lontano dalle navigazioni dei grandi velieri. E ora ? Ci sono le meganavi che assomigliano ai live stockcarriers , quelli moderni. Non è una offesa ai costruttori anzi, le moderne navi da crociera dispongono di ponti di comando che assomigliano a centrali nucleari e a simulatori di manovra e nell'interno degli scafi tutto e di più per catturare l'ospitalità di migliaia di passeggeri. *Ma il mare non è sempre quello di una volta.* (DL)

La vela latina di Giovanni Panella, pagg. 178, 25 € Hoepli

Ho acquistato il bel libro di Panella e scrivo queste mie osservazioni.

La mia passione “ storica “ , la prima vela che riuscì a risalkire il vento e che noi copiammo probabilmente dagli arabi. Ti ricordi le veloci e agili galee in mano ai pirati turchi ed ai corsari genovesi; barche “ boliniere “ in genere la munite di numeroso equipaggio sottopagato che quando la barca aveva da cambiare il bordo ruotava l'antenna dall'altra parte dell'albero; cosa faticosa allora ma faticosissima oggi considerando la pigrizia endemica dell'equipaggio armatoriale . Se non si

ruota l'antenna al cambiar di bordo infatti la vela presenta due pance e quindi minor resa per tacere gli altri pericoli derivati da salti di vento, ecc. Mi sembra che in mille anni non ci sia stato in pratica nessun miglioramento in proposito , ho fatto un disegno di una modesta modifica che ho provato solo su modellini tanto per distrarsi un po' e parlare d'altro in questi tempi calamitosi.

Giovanni Pietro Castagnino

Caro Gian, nel nostro foglio non pubblichiamo immagini, chi volesse conoscere il tuo disegno può scriverti al : giovannipietro.castagnino@fastwebnet.it

E' arrivato in porto il romanzo “ Un chador appeso (a un chiodo) in una stiva”, 2015, youcanprint, € 15 di Lucilla Cechet
lucilla.cechet@alice.it

Raccontare il mare alla Libreria Il Mare di Roma

Carissimi amici, come iniziare al meglio i festeggiamenti per i nostri 40 anni di attività e di amicizia con Voi se non trascorrendo una piacevole serata con un grande scrittore e amante del mare, nonché amico di lunga data della Libreria?

Siete tutti invitati martedì 3 Novembre 2015 ore 18:30 alla Libreria Il Mare in via del Vantaggio, 19 con Bjorn Larsson per farci RACCONTARE IL MARE e festeggiare i 'nostri' 40 anni insieme. Ci immergeremo in quell'atmosfera ondata e salmastra che Bjorn Larsson riesce a ricreare ad ogni pagina e ad ogni incontro e sarà come riavvolgere il nastro della nostra storia, dei nostri scaffali, delle mille chiacchierate e delle grandi emozioni con gli amici di una vita, Voi.

*tel/fax +39-06.36.12.155/06.36.12.091 e-mail: ilmare@ilmare.com www.ilmare.com
blog: www.maremagazine.com*

Domenica 25 a Villa Durazzo a Santa Margherita Ligure cerimonia per il Premio Letterario Delpino . m.delpino@alice.it

Ha ripreso le pubblicazioni in “ carne ed ossa” la rivista LEGA NAVALE e noi la salutiamo dopo la lunga convalescenza, augurando buona navigazione !

MILANO - XIV CONVENTION NAZIONALE PROPELLER CLUB

Venerdì 23 e Sabato 24 si svolgerà a Milano, la XIV Convention Nazionale, organizzata dal Propeller Club Port of Milan. La giornata di venerdì 22 è divisa in due parti, al mattino la presentazione del V Rapporto sull'Economia del Mare, curato dalla Federazione del Mare, dopo il buffet, alle ore 14,00, il convegno sul tema attualissimo della logistica italiana, come leva strategica per l'economia italiana. propellergenova@propellerclub.it

Premio San Giorgio: problema allievi, Ministero marina mercantile e laurea breve

GENOVA. Sabato 17 ottobre 2015 si è svolta l'annuale premiazione dei migliori allievi dell'Istituto Tecnico Nautico e degli allievi uff.li dell'Accademia della Marina Mercantile Italiana, nella sala delle compere di Palazzo San Giorgio. La sala era colma di pubblico e di autorità civili, militari e religiose e la cerimonia è stata organizzata dal Collegio dei C.L.C. e D.M., il cui presidente è il Com.te Giovanni Lettich ex Capo de Piloti del Porto di Genova, in collaborazione con Confitarma e Rina e tanti enti e realtà genovesi. Come ogni anno è il Com.te Gandolfi, presidente onorario del Collegio Capitani a dare inizio all'evento ricordando che il Premio, ex targa Traversa e Levi, era stato fondato nel 1967 da Decio Lucano e Alberto Cameli, allievi sia del prof. Traversa che del Preside ing. Guglielmo Levi. La sala presentava un magnifico colpo d'occhio. A destra gli allievi Uff.li dell'Accademia tutti in divisa blu e con la loro bandiera, al centro tutte le Autorità e a sinistra lo spazio per consegnare i premi ai meritevoli. Tutti gli intervenuti hanno elogiato gli allievi complimentandosi, ma non hanno taciuto le difficoltà burocratiche e gli intoppi ed ostacoli che si frappongono al loro futuro. Due interventi, a mio parere, sono stati veramente significativi: quello dell'Ammiraglio nuovo Comandante del Porto di Genova che, per un miglioramento dell'efficienza dello "Shipping" ha auspicato la reintroduzione del Ministero della Marina Mercantile, ed in sequenza quello del Com.te Lettich presidente del Collegio Capitani che ha auspicato, a sua volta, l'unificazione del percorso professionale degli allievi con una laurea triennale (o di primo livello) come avviene in quasi tutto il mondo.

Tra le borse di studio consegnate quella intitolata all'amm. Raimondo Pollastrini consegnata dalla moglie Gloria Giani. Il premio speciale come personalità dello shipping è stata assegnata all'avv. Prof. (U.D.)

Cambio di direzione all'Istituto Idrografico della Marina

Venerdì 16 ottobre 2015 nella storica sede di Forte San Giorgio a Genova si è svolta la cerimonia ufficiale per il passaggio di consegne fra il Contrammiraglio Andrea Liaci, che lascia l'IIM per raggiunti limiti d'età, e il Capitano di Vascello Luigi Sinapi alla presenza del Sotto Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Claudio Gaudiosi. Erano presenti le più alte autorità locali, tra i quali il Prefetto Dott.ssa Fiamma Spina. Nel suo commosso discorso di addio, l'ammiraglio Liaci ha ricordato i capisaldi che hanno caratterizzato la sua Direzione: la costruzione di un'unica banca dati per tutte le carte e le pubblicazioni edite dall'Istituto, l'adesione al centro regionale di coordinamento per la cartografia elettronica, finalizzata ad aumentare la sinergia con gli altri servizi idrografici nel mondo e, soprattutto, la firma dell'accordo di programma per il trasferimento dell'Istituto nell'area del Porto Antico. Il Comandante Luigi Sinapi è idrografo e conosce molto bene l'IIM. “Assumere l'incarico di direttore rappresenta il coronamento della mia vita professionale”, ha dichiarato emozionato il neo direttore.

LE LETTERE

FIGURIAMOCI, SE CINCISCHIANO CON I PORTI E LE STRUTTURE LOGISTICHE, CHE COSA GLIENE IMPORTA DI FORMAZIONE SUPERIORE DEI NOSTRI COMANDANTI E DIRETTORI MACCHINE

Caro Decio, ho letto con attenzione quanto scritto sul tuo D.L. News n. 30 dai tuoi affezionati collaboratori che, sempre con un impagabile spirito di partecipazione, scrivono sui problemi dello shipping in generale ed in particolare, in questo numero, sul problema della formazione degli allievi. Il tema è molto dibattuto da tempo, ma, sinora, non ha portato ad alcuna soluzione del problema, ovvero ad un percorso di formazione unico in quanto, come tutti

sanno, esistono ben 3 percorsi, ovvero:

L'Istituto Nautico;

L'Istituto Nautico seguito da 2 anni di Accademia della Marina Mercantile; Il Corso Regionale di Allineamento di 500 ore.

Pur riconoscendo di aver già scritto personalmente innumerevoli volte sull'argomento, mi permetto, e penso che l'amico Decio Lucano sia d'accordo, di ritornare sulla "vexata quaestio" in quanto nulla è cambiato. Sul D.L. News n.30 ben 8 pagine e mezza trattano l'argomento: la seconda, la terza, la quarta, la quinta, la sesta, la settima, l'ottava e metà della nona. Gli scrittori sono Tobia Costagliola, che si riferisce anche a Massimo Granieri, Antonio Longobardo, Giovanni Pietro Castagnino ed infine Giorgio Marega.

Tutti questi collaboratori, pur evidenziando tematiche diverse sull'argomento, denunciano un'anarchia imperante tra i diplomati e l'impossibilità d'imbarco nonostante la declamata richiesta di un loro impiego creando così un'evidente contraddizione. Qualcuno parla delle difficoltà di inserimento degli allievi a bordo in tempi remoti, ora invece la situazione è diversa in quanto per gli allievi è quasi impossibile imbarcarsi per svariati motivi in quanto gli armatori possono trovare ufficiali già formati da marinerie straniere, risparmiando ovviamente. Ed il risparmio è sempre più un imperativo categorico.

Come si può risolvere il problema di questa mancanza di un percorso formativo degli allievi? Senz'altro e mi sento ripetitivo nell'enunciare le mie soluzioni di cui ho già parlato in altre occasioni, occorre unificare il percorso formativo degli allievi con un percorso universitario di tre anni, come avviene già da tempo in altre nazioni, ove non solo i futuri Comandanti e D.M. vengono preparati e graduati in apposite facoltà, ma vengono pure laureati e graduati, sempre di tre anni, altri specialisti come il tecnico di banchina per la caricazione e la scaricazione, il tecnico per il traffico sui moli, ecc. Inoltre queste Università agiscono, in simbiosi con altre Università, con programmi condivisi, ecc.

Ovviamente per preparare il percorso di cui si auspica la formazione, occorrerebbe la collaborazione dei funzionari del Ministero della Istruzione Pubblica e il reintegro del Ministero della Marina Mercantile, naturalmente con l'aiuto dei Collegi C.L.C. e D.M. e di tutte le Organizzazioni che ruotano attorno al mondo dello Shipping. E' ovvio che se i nostri allievi fossero laureati come i graduati di altre Università di altri paesi europei e/o mondiali sarebbero ben più considerati. Mi scuso con te caro Decio Lucano, se trattare questo argomento è divenuto per me quasi un tema, un compito da sviluppare costantemente, ma vedo che finora, perdonatemi la comparazione è, detto in genovese, "E' come

pestare l'acqua in un mortaio". V'è da evidenziare infine che oramai tutte le professioni ad esempio quelle paramediche, come ad esempio le infermiere, i fisioterapisti, ecc. devono avere una laurea triennale...per cui vogliamo che un futuro Com/te o D.M. sia inferiore ad un paramedico? Penso di no!

Ugo Dodero

INVESTIRE SUI GIOVANI, MA NON QUELLI CHE VOGLIONO NAVIGARE

Certo che ho letto la sua ultima DL ed ancora una volta la ringrazio per la chiarezza e la trasparenza con la quale tratta la questione cercando di far emergere la verità! Fondamentalmente mi pare di capire che manca la volontà da parte degli armatori di "investire" sui giovani! Nessuno vuole spendere soldi per gli allievi! È sicuramente più comodo trovare ufficiali finiti! A nessuno interessa come e se mai gli allievi arriveranno a diventare terzi ufficiali!!!! È più comodo dire o far credere alla crisi vocazionale, piuttosto che ammettere che decidere di formare dei futuri ufficiali è un grosso impegno, non solo oneroso, ma anche di grande responsabilità, che forse non è da tutti!!! In questo mare ci sono grandi incongruenze purtroppo, basti pensare all'accordo del 30 luglio, siglato, da come ho capito, perché hanno scommesso che tale accordo avrebbe agevolato gli imbarchi per gli allievi..... beh, direi che i risultati parlano da soli!!!!

Paola Noceti

Rolls-Royce incontra gli studenti dell'Università di Genova

Rolls-Royce plc ha incontrato gli studenti della Scuola Politecnica di Genova, per presentare le opportunità di lavoro nel gruppo che attualmente ha 54.000 dipendenti nel mondo di cui oltre 15.500 sono ingegneri. Rolls-Royce assume centinaia di laureati ogni anno.

L'evento mira ad identificare laureandi e laureati ambiziosi e di talento per entrare a far parte di un team per tradurre le tecnologie di avanguardia in realtà.

"L'Università di Genova è rinomata per gli studi ingegneristici in diverse aree di grande importanza per Rolls-Royce, tra cui l'ingegneria meccanica, navale,

sistemistica ed elettronica", osserva Giuseppe Ciongoli, presidente di Rolls-Royce Italia; "Le divisioni Marine & Power Systems e Aerospace di Rolls-Royce hanno stretti rapporti con Genova".

https://unige.it/notizie/documents/Poster_Meet%20with%20RR.pdf

www.rolls-royce.com

ETICA

Nel paese dei cybernauti o normoidi (copyright Andreoli)

Secondo Save the Children circa la metà dei ragazzi italiani (48%) fra i 6 e i 17 anni non ha letto nemmeno un libro. Ma la scuola che ci sta a fare ? E i genitori ? Le istituzioni si stanno muovendo, almeno con alcune iniziative in programma.

Aumenta in Italia l'AIDS , 1000 casi all'anno, un numero che ci pone su un piano sanitario non edificante, il che significa mancanza di controlli e di precauzioni. L'HIV si trasmette in vari modi, ma si può curare, lo sappiamo , ma chi ne è affetto e si trascura, magari non lo sa per anni, fino a quando si trasforma in Aids. Troppo tardi.

Taglia e raggia la Sanità; le statistiche sono impietose, proprio quando la persona, si proprio la persona nella sua interezza, è più bisognosa di aiuti, cioè nella età over 70, veniamo a sapere che la metà degli ammalati oncologici in Italia sono oltre i 70 anni. Come dire che se avete soldi vi curate con medicine costose privatamente, se no pazienza, vi avviate alla fine e togliete il disturbo con buona pace dei bilanci dell'Inps e delle Asl.

La pubblicazione dell'immagine di una persona senza il suo consenso e' lecita solo se essenziale ai fini della correttezza dell'informazione in base all'articolo 2 della Costituzione. La sentenza è una lezione di buon giornalismo. (Cassazione Sezione Prima Civile n. 15360 del 22 luglio 2015, Pres. Rordorf, Rel. Micolino).

Dalla parte dei periti nei sinistri marittimi

NAVIGANDO E...PERIZIANDO

a cura di Capt. Gaetano Mortola

Una petroliera incontinente

Accadde un venerdì sera di circa 7/8 anni fa. Il corrispondente del P&I richiese l'intervento di CSS (Barcelona) per raggiungere con urgenza una petroliera in bisogno di assistenza. Mio figlio, direttore, rispose negativamente avendo altri progetti e molte castagne sul fuoco.

Ingaggiarono un perito locale privo della dovuta esperienza per trattare un simile caso. Se il corrispondente P&I avesse specificato bene la natura del problema, molto seria, mio figlio avrebbe certamente accettato, chiamando immediatamente il sottoscritto.

Dopo tre giorni il corrispondente del P&I richiamò mio figlio riproponendogli di occuparsi del caso della petroliera perché il perito ingaggiato non era all'altezza della situazione. I dirigenti del corrispondente P&I sanno che mio figlio ha dietro le spalle il padre con lunga esperienza di petroliere. Quindi CSS accettò l'incarico e iniziò la perizia. Dopo alcuni giorni, dopo aver constatato le difficoltà che si profilavano all'orizzonte periziale, mi chiamò a BCN per dargli una mano.

Essendo la perizia ancora aperta scriverò la storia senza dati precisi e, sostituendo il vero nome della petroliera e della compagnia petrolifera coinvolta che ha reclamato danni per circa 90 milioni di euro. Io dovrei essere chiamato in tribunale come esperto di ormeggi alle SBM (single buoy mooring), tuttavia quando e se arriverà il momento potrei essere già troppo vecchio per occuparmene, o, defunto.

I contendenti, talvolta, dopo anni, riescono a raggiungere un accordo senza finire in tribunale, intervenendo fattori economici e giochi finanziari (spesso sporchi) che noi non riusciamo neanche lontanamente immaginare.

La petroliera, al momento che CSS iniziò la perizia, era partita per scaricare il prodotto (crudo Arabian Light) in altro terminal. Per conoscere i fatti ci siamo dovuti accontentare del superficiale rapporto del perito liquidato. A mio figlio dissi subito che bisognava raggiungere la nave in qualsiasi porto europeo per interrogare a fondo il comandante ma il P&I non volle sopportare la spesa : fu un

grave errore.

La petroliera “Caledonia”, recente costruzione, doppio scafo, 150.000 DWT la mattina di quel giorno era ormeggiata alla SBM di un terminal petrolifero del Mediterraneo. Il pilota era sbarcato. Il FWE (finish with engine) era stato dato, ma il comandante era ancora sul ponte , a prua c’era il primo uff.le con un marinaio. Il “loading master”, (responsabile delle operazioni terminal/nave) dopo l’ormeggio era andato a centro nave per occuparsi del sollevamento e collegamento al manifold della petroliera della grossa manichetta da 16 pollici, tenendosi in contatto con il ponte tramite radiolina portatile sul canale convenuto in precedenza.

La petroliera aveva eseguito l’ormeggio con l’ assistenza di un rimorchiatore con il cavo dato volta a centro nave di poppa : doveva rimanere in stand by per tutta la durata della discarica con il VHF acceso ed un uomo costantemente di guardia.

Preciso che le comunicazioni in questi ormeggi sono importantissime : VHF e radioline devono funzionare bene. Esistono procedure da seguire e “check list” da riempire prima di iniziare le operazioni. Quando la nave ha dato volta i cavi o il cavo di prua allo “Smith Bracket” (punto di forza sulla prua della nave) l’ormeggio non deve essere considerato terminato. Bisogna stare all’erta per almeno un’altra ora. La nave a pieno carico si deve disporre, secondo la risultante delle forze di corrente , vento e mare. Succede molto lentamente.

Se si avvicina troppo alla boa girevole (può ruotare appunto attorno alla boa a 360 gradi) bisogna far intervenire il rimorchiatore che la tiene a debita distanza. In certi casi il rimorchiatore deve stare in tiro per tutta la durata della discarica. Come procedura di sicurezza un marinaio deve stare sempre a prua a controllare la distanza a meno che non ci sia una videocamera.

Quella mattina, mentre il loading master era nella zona “manifolds” la nave comincia a muoversi in avanti ed il primo uff.le a prua avverte il comandante. Forse se ne sarà accorto anche il comandante stesso perché sul ponte c’è il Doppler, un apparecchio che dà digitalmente ogni minimo movimento sia nel senso longitudinale che laterale. Il comandante chiama con la radiolina il loading master che non risponde. Forse ha lasciato la radiolina su di una bitta distante. Poi chiama il rimorchiatore con il VHF sul canale prestabilito, ma anche il rimorchiatore non risponde. Chiama il primo Uff.le a prua e gli ordina di correre a centro nave per avvertire il loading master. Nel frattempo la petroliera urta la boa .Non abbiamo potuto fare le dovute investigazioni sui tempi causa la partenza

della nave, tuttavia risulta che il loading master riesce a parlare con il rimorchiatore ordinandogli di andare a tutta forza indietro, ma è troppo tardi.

A questo punto devo parlare del “momentum”, massa per velocità, una forza che comandanti e piloti di grosse navi devono tenere sempre in alta considerazione. Quindi, il rimorchiatore ha iniziato a tirare la petroliera indietro a tutta forza ma non sappiamo per quanto tempo ha usato la marcia indietro. Sono ordini che avrebbe dovuto dare il comandante e non il loading master, regolando la forza del rimorchiatore a seconda dei dati della velocità segnalata dal Doppler, per tenere sotto controllo il “momentum” dell’abbrivo indietro.

La forza dell’impatto della prua con la boa non fu tale da causare grossi danni alla boa stessa ma tutto il sistema ormeggio venne in tensione provocando una fuoriuscita di prodotto dalla piattaforma sul fondo del mare, dove, in verticale e collegata la grossa manichetta che arriva sotto la boa.

Un terminal marino SBM è formato da una boa girevole saldamente ancorata al fondo con 5 o 6 grosse catene a raggiera. Da terra parte la linea o più linee (tubazioni adagiate sul fondo) che sono collegate ad una piattaforma di acciaio situata sul fondo sotto la boa e, dalla piattaforma parte la manichetta (o più di una) che si collega alla boa stessa . Mediante snodi meccanici a tenuta stagna il sistema ormeggio e manichette , può girare a 360 gradi. Logicamente assieme alla petroliera. La manichetta che viene sollevata a centro nave della petroliera , quando è in condizioni di riposo, galleggia. E’ lunga circa 300 metri, composta da sezioni di circa 12 mt, tenute a galla perché fasciate da un poderoso composto di poliuretano, e si dispone a seconda della risultante corrente e mare, munita di radar reflectors e segnali luminosi, Il radar la può individuare già da una distanza di almeno 2/3 miglia. La navigazione attorno alla boa è proibita per un raggio di circa mezzo miglio.

Naturalmente al grido di “ pollution” le autorità marittime misero in moto tutta una serie di operazioni di pulizia che durarono due giorni , nonostante che il prodotto fuoriuscito fosse un piccolo quantitativo. Si parlò di un paio di barili. Ma chissà che conti avranno poi presentato al terminal ! Anche TV e giornali approfittarono della situazione con notizie , come al solito, esagerate.

Partita la nave, la monoboa fu rimossa e portata sul molo del terminal assieme a tutte le manichette. Mio figlio si recò subito a fare i dovuti controlli incontrando però l’ostilità del dirigente del terminal che , per quanto gli fu possibile, ci mise i bastoni tra le nostre ruote per tutta la durata delle nostre investigazioni.

Il mio lavoro consistette soprattutto di raccogliere tutti i dati e scrivere un rapporto giornaliero di tutto ciò che succedeva , raccontando anche le difficoltà dei contatti con i dirigenti del terminal. Il terminal ingaggiò una ditta di sommozzatori per il controllo delle catene ed il loro fissaggio sul fondo del mare ai piloni piantati in profondità. Noi ingaggiammo un'altra ditta per controllare ciò che facevano e trovavano sul fondo i sommozzatori del terminal.- Trascorsi una settimana sul rimorchiatore dei nostri sommozzatori prendendo nota di tutti i tempi, condizioni meteo marine, soprattutto forza/direzione corrente, posizione piloni sul fondo, visibilità sul fondo e danni osservati.

Ci furono problemi ad avere le coordinate precise della posizione dei piloni sul fondo del mare, dovuti all'ostilità del dirigente del terminal e, difficoltà a trovare i piloni sul fondo, nonostante i punti GPS, a causa della visibilità limitata . Alla fine due catene risultarono rotte con rotture non recenti : Il metallo risultava arrugginito.

Scrissi un preliminare, ricordando al corrispondente P&I che bisognava contattare nuovamente il comandante della petroliera. Naturalmente dichiarai che intravedevo le responsabilità dell'incidente nel fatto che il comandante non si era potuto mettere in contatto (per inspiegabili ragioni) sul VHF con il capitano del rimorchiatore e con il loading master. Quindi , cattivo coordinamento di comunicazioni tra loading master, rimorchiatore e nave, dove però alla nave non si poteva caricare nessuna responsabilità.

La rottura non recente delle catene di ormeggio ci fecero immediatamente pensare ad una perizia eseguita circa due anni prima che coinvolse questo terminal ed una petroliera chimichiera di circa 6.000 DWT.

La chimichiera era arrivata e ormeggiata di notte in porto : La mattina dopo il terminal petrolifero dichiarò alle autorità che alla manichetta della SBM mancavano circa 40 metri, tagliata da qualche nave in entrata o in uscita dal porto.

L'autorità cercò di dare la colpa alla chimichiera e CSS fu chiamata a proteggere la nave. Inviarono i sommozzatori a controllare lo scafo , che in realtà trovarono tracce di gomma sotto il bulbo e di poppa sul basso timone. Il comando dichiarò che sul ponte ed in macchina non si erano accorti di nulla. Sul "Course Recorder" e "Engine Printer" non risultò nulla. I punti nave segnavano una rotta a distanza di sicurezza . L'entrata in porto a bassa velocità era avvenuta regolarmente.

Io, da casa, raccolsi tutti i dati/documenti, scrissi il preliminare : La chimichiera , pur avendo tracce di gomma sotto lo scafo, non poteva aver tranciato la grossa manichetta, molto robusta , che ha un diametro di circa 80 cent. Sul ponte ed in macchina avrebbero senz'altro avvertito l'urto, provocante vibrazioni allo scafo, alterazione della rotta e dei giri dell'elica.

Secondo me la piccola petroliera aveva incontrato la sezione di manichetta tagliata, rimasta alla deriva : C'era solo passata sopra essendo in zavorra e con il bulbo quasi tutto fuor acqua.

Conclusi la perizia scrivendo che molto probabilmente la manichetta era stata tagliata da una nave di maggior tonnellaggio , in uscita . Sbarcato il pilota, le navi in uscita spesso aumentano subito la velocità. Lo shock dell'urto certamente avvertito e, l'incidente , non segnalato per ovvie ragioni.

Dopo un simile incidente l'ormeggio della SBM avrebbe dovuto sostenere un controllo completo, invece, ce lo disse il dirigente della ditta dei sommozzatori da noi ingaggiata, fecero solo dei controlli superficiali ottenendo ugualmente l'idoneità ad operare il terminal. Una notizia certa perché a quei tempi erano loro a lavorare per la compagnia petrolifera.

Quindi, a nostro parere, le due catene furono rotte durante l'incidente del taglio della manichetta, fatto da una grossa nave in uscita, carica : Tutto il sistema ormeggio della SBM è logico che abbia subito un tremendo shock in quanto la manichetta è grossa e robusta, la cui conseguenza è stata la rottura di due catene di ormeggio. Logicamente non abbiamo la certezza che fosse una nave in uscita : Potrebbe essere stata anche una grossa nave in entrata. Il porto è molto trafficato.

Poi . dopo circa un mese di investigazioni con conseguente invio di rapporti, il dirigente del P/I ci disse che l'assicurazione aveva passato tutta la nostra documentazione ad uno studio di avvocati di Madrid (esperti nel ramo marittimo) dal quale noi avremmo dovuto dipendere. Fu così che mio figlio decise di finalizzare la perizia ed io scrissi il rapporto finale, un condensato di tutto ciò che avevamo controllato e la nostra conclusione che scagionava la petroliera da ogni responsabilità.

Dopo circa un anno da questo incidente l'IMO rese obbligatorio , per le petroliere ormeggianti alle SBM o SPM, l'uso di un doppio sistema di comunicazione tra rimorchiatore, loading master , petroliera e terminal. Il tutto è ampiamente specificato nel "Int. Safety Guide for Oil Tankers and Terminals"(

ICS/OCIMF/IAPH 2006).

Per il caso dell'incidente alla chimichiera, si verificarono i “giochi sporchi” descritti sopra : Gli avvocati della potente compagnia petrolifera riuscirono a vanificare le nostre giuste argomentazioni , comprandosi la complicità dei piloti e forse anche quella dei giudici del tribunale. Riuscirono così a farsi rimborsare quasi tutte le spese del danno subito.

Succederà anche per la “Caledonia” ? Mi è sempre interessato moltissimo conoscere l'esito delle nostre perizie navali : Le notizie però filtrano molto lentamente , spesso trascorrono anni prima di captare qualcosa : Per me è frustrante.

Gaetano Mortola (ex conduttore)

I GRANDI NAVIGATORI

Hernando de Soto – Esploratore e conquistatore spagnolo

Nato a Jerez de los Caballeros-Spagna nel 1500 , morto a Ferriday, Louisiana nel 1542

L'esploratore e conquistatore Hernando de Soto nacque da una famiglia nobile ma nel contempo non ricca. Venne inviato a studiare all'Università di Salamanca da un benefattore di nome Pedro Arias Dávila. Nonostante la famiglia lo volesse Avvocato, egli manifestò al padre la volontà di diventare un esploratore delle Indie Occidentali. Stante questa sua aspirazione a de Soto venne ordinato di unirsi a Davila Governatore di Darien nella spedizione alle Indie Occidentali. Essendo un eccellente cavalleggero, de Soto venne nominato capitano degli esploratori a cavallo. Nel suo percorso da Panama a Nicaragua e, più tardi in Honduras, de Soto dette prova del suo coraggio e delle sue qualità come esploratore e commerciante accumulando forti profitti con la sua audacia e con scambi con i nativi americani.

Nella sua spedizione per l'esplorazione e la conquista del Perù, Francisco Pizarro nominò de Soto comandante in seconda, e, durante l'esplorazione delle

regioni montuose, de Soto arrivò a Cuzco capitale dell'Impero Inca. Nella conquista del Perù de Soto svolse un ruolo importante soprattutto nella battaglia per conquistarne la capitale. De Soto nel 1536 ritornò in Spagna con un'immensa ricchezza e condusse una vita agiata a Siviglia. A un anno del suo rientro dal Perù, sposò la figlia del suo vecchio benefattore Davila.

Quando udì racconti sulla esplorazione della Florida e degli altri stati del golfo, attratto dalle ricchezze che lì aveva trovato un altro esploratore spagnolo, de Soto usò tutta la sua ricchezza per preparare una spedizione nel Nord America. Armò una flotta di 10 navi e selezionò un equipaggio di 700 uomini scelti per il loro coraggio. Nel suo viaggio verso gli Stati Uniti de Soto si fermò a Cuba per aiutare la città ed i cittadini cubani a riprendersi dopo che i Francesi l'avevano incendiata e saccheggiata. Nel maggio del 1539 de Soto con la sua flotta partì per la Florida e sbarcò a Tampa Bay. Dopo la Florida andò in Georgia e quindi in Alabama dove egli affrontò la sua più cruenta battaglia contro gli indiani in Tuscaloosa. De Soto ed i suoi uomini, dopo la vittoria, marciarono verso ovest scoprendo l'estuario del Missisipi e vi navigarono. Con ciò si evidenziava che, per la prima volta, un gruppo di europei aveva viaggiato lungo il Missisipi River.

Dopo averlo scoperto e navigato de Soto fu attaccato da una febbre violenta e morì in Farriday –Louisiana il 21 maggio 1542. Il suo corpo venne gettato dai suoi uomini nel fiume ch'egli aveva scoperto. Una buona parte degli stessi vennero uccisi dagli indiani. De Soto, prima della sua morte aveva nominato Luis de Moscoso Alvarado nuovo capo della spedizione.

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero)

F I N E