

DL NEWS Cultura, shipping e attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 15 dicembre 2015

Cari lettori torneremo il prossimo anno a colloquiare con voi, sperando che questo foglio vi giunga gradito e ricco di stimoli intellettuali. Vi auguriamo un Buon Natale come è sempre stato nelle nostre consuetudini e fuori da ogni discriminazione civile e religiosa. Tanti cari auguri , cari lettori, buon vento o buona bonaccia , come volete voi. DL

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Making The World Go Round – Seaborne Trade!

(Che il mondo giri: ci riusciranno i traffici marittimi!)

Un antico detto recita: *i soldi, o per chi preferisce, l'amore fanno girare il mondo.* Per il mondo dello shipping è il commercio che fa girare le cose e per chi si domanda quale sia la magnitudo dei traffici marittimi gli basti pensare che il 2015 si sta avviando alla conclusione con circa 11 miliardi di tonnellate di merci movimentate. Una cifra enorme che comprende una variatissima tipologia di carichi dove le bulkcarriers e le tankers giocano un ruolo primario. Quest'anno questi undici miliardi di tonnellate comprendono oltre 3 miliardi di materie prime alla rinfusa quali carbone, minerale di ferro, granaglie etc., circa un miliardo e mezzo di altre rinfuse, cemento, bauxite, alumina, petcoke etc. e poco meno di tre miliardi di tonnellate di petrolio grezzo e suoi derivati. Ma è stato trasportato ancora molto altro, ad esempio i manufatti, di cui circa 1,7 miliardi di tonnellate trasportati in container e poco più di un miliardo movimentati “a corpo”. Altri traffici più specializzati come ad esempio il gas liquefatto o prodotti chimici sono stati trasportati per un totale di poco più di mezzo miliardo.

Una breve ma rappresentativa analisi che dice parecchio circa l'attuale modello

di shipping e il ruolo importante della Cina quale paese importatore di materie prime ed esportatore di manufatti.

Quest'anno i volumi mossi via mare proiettati in senso di consumi pro capite attribuiscono 1.5 tonnellate di merce trasportata per ogni abitante del pianeta contro la tonnellata pro capite del 2000. Sulla base di una continua crescita economica, la popolazione mondiale dei paesi in via di sviluppo alla ricerca di adeguare i propri livelli di vita con i modelli del mondo occidentale, contribuirà notevolmente all'aumento dei traffici marittimi aumentandone anche la ratio individuale. Ma pur considerando una ratio individuale invariata e un aumento stimato della popolazione mondiale a 8,4 miliardi di persone nel 2030, questo vorrebbe significare un aumento dei volumi dei traffici marittimi di circa 1,7 miliardi di tonnellate. C'è anche da tenere presente il così detto "effetto moltiplicatore" che negli ultimi cinque anni, ad esempio, ha portato a fare crescere i traffici marittimi ad una media di 1,13 volte superiore alla crescita economica mondiale. Da che la globalizzazione ha preso campo, i traffici internazionali sono cresciuti molto più velocemente della stessa produzione economica. Ad esempio i traffici container sempre più sviluppati, hanno permesso non solo la connessione tra produttori e consumatori distanti tra loro ma anche lo sviluppo del traffico di componentistica costruita e assemblata in diversi stabilimenti, unità di produzione a basso costo, domiciliati spesso a migliaia di miglia gli uni dagli altri.

Aumentano i traffici via mare/ L'eccesso di offerta rispetto alla domanda

Per questo motivo nel 2015 l'economia mondiale è prevista crescere del 3,5per cento ma i traffici via mare aumentare del 4,1 per cento. Dopo il declino del 2009 la crescita dei "seaborne trade" è stata piuttosto consistente attestandosi su una media annuale del 4 per cento. Purtroppo un quadro apparentemente roseo se si antepone a questo aumento della domanda la sconsiderata crescita della flotta mondiale che nel periodo 2008-14 è stata del 55 per cento portando il mercato dei noli, soprattutto per i carichi secchi, nel baratro dei nostri giorni. L'eccesso di offerta rispetto alla domanda è il problema che il mondo dell'armamento sta affrontando ormai da tempo e rimarrà la spada di Damocle per il prossimo medio futuro. Secondo una stima approssimata i traffici marittimi continueranno comunque a rappresentare l'80 per cento del volume totale di tutte le merci movimentate sul globo. Questo è un dato di fatto e finché il mondo non saprà proporre un sistema di trasporto altrettanto valido e alternativo il mare e le sue navi continuerà ad essere il sistema che fa girare il

mondo!

Analisi di mercato, nuovi punti di vista , speranza e coraggio

A conclusione di un anno difficile in tutti i sensi mi sono permesso un qualcosa che non è da me, in genere la “bottiglia” la vedo mezza vuota ma questa volta mi sono lasciato andare ad una analisi di mercato più ampia e ottimista che non è la negazione dei precedenti studi più ponderati e neppure il non riconoscere il difficilissimo momento che sta vivendo l’armamento, ma è la necessità di trovare nuovi punti di vista, insomma un cambio di atteggiamento nei confronti di quel “sempre più tanto” che ci opprime per provare ad uscirne. Una palingenesi necessaria non solo per analizzare lo shipping ma per capire ciò che ci stà accadendo attorno. Un cambiamento di atteggiamento faticoso ma necessario che ci faccia comprendere che non possiamo più permetterci di far parte di un coro da tragedia greca abituati a cantare i drammi rappresentati sul palcoscenico della vita sentendoli finzione scenica, non nostri, distanti. Lo shipping in questo senso oggi ci insegna che queste cifre astronomiche e la macro economia apparentemente tanto distanti dal nostro tran tran ordinario ricadono invece sulla testa di ogni abitante di questo pianeta e viceversa, quanto ogni singolo essere umano possa influenzare questi numeri. Che ci piaccia o meno le nostre vite fanno sempre più parte di un sistema globalizzato in tutti i sensi, i nostri destini nel bene e nel male sono legati a realtà che vanno ben oltre il nostro quartiere, città o confini nazionali e gli ultimi fatti di cronaca ne sono la conferma . Conoscere la realtà delle cose è necessaria per combattere chi vuole annientare tutto questo con la violenza, con l’appiattimento culturale, il dispotismo politico o religioso, con la morte e la paura. Paura che per la prima volta ho letto sui volti di ragazzi disorientati davanti ad una piazza insanguinata e ad un futuro incomprensibile, o negli occhi di un bambino goffamente avvolto da un salvagente più grande di lui in braccio ad un uomo ancora più spaventato e confuso. Dobbiamo cambiarlo questo registro, cercare di interpretare i fatti usando chiavi di lettura alternative e pluralistiche che non significa prostituire la nostra antica cultura, le nostre etnie e i valori morali ma abbandonare le polemiche sterili, la politica dell’opposizione fine a se stessa, i talk show riempi-palinesisti, spariscano frasi tipo “ai miei tempi..” o i “ci vorrebbe questo o quello” . Non è più tempo per queste cose e non possiamo perderne altro.

Assumere una nuova coscienza, lo dobbiamo ai noi stessi , lo dobbiamo soprattutto ai nostri ragazzi, e sono nostri anche quelli che portano un nome

straniero sbarcati su una spiaggia portati da un mare che non divide, che non è frontiera. Ci avviciniamo alla celebrazione della Natività certamente poco sereni con ancora impresse nei nostri occhi e nei nostri cuori immagini di dolore e di morte ma forse mai come in questi momenti questo dolore ci rende più veri e umani agli occhi di quel Bambino di cui ancora una volta celebriamo la sua nascita. L'augurio che susciti in noi la stessa fede, coraggio e spirito di accoglienza dei nostri padri e dei padri dei nostri padri perchè possiamo essere presenza e riferimento per questi ragazzi, infondendo in loro speranza e coraggio anche quando, nel nostro intimo, sentiamo che manca in noi. In tempi altrettanto bui i nostri vecchi lo hanno fatto con noi .

Come sempre il mio primo pensiero in questo momento dell'anno va ai naviganti e alle loro famiglie, che Dio sul mare li protegga e li possa riportare sempre ai loro affetti.

Ringrazio i fantastici ragazzi del mio Nautico di Genova, quelli di Imperia e Camogli che mi stanno permettendo di ritornare con loro sui banchi di scuola e con loro lavorare per il “nostro” futuro.

A tutti Buon Natale.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

“PERO' IL PORTO E' ANCORA QUELLO”

Fiera, porto , cantieri, aeroporto... l'importante è decidere

Genova. Ascoltando la conversazione dell'ingegner Marco Bisagno al Rotary Club Genova Est il 3 dicembre sulle nuove prospettive del porto di Genova, mi sono venuti i brividi. Bisagno con molta franchezza e senza “ gridi “ , come è nello spirito rotariano, da imprenditore ben radicato da generazioni nella realtà genovese -- i suoi cantieri navali, Mariotti insieme a San Giorgio del Porto, costruiscono , riparano e convertono per tutto il mondo --- ha chiesto spazi idonei per poter incrementare il lavoro nel porto . Ha ricordato il Waterfront del

sen. Piano finito al Museo del Mare e il Blueprint che – lo scriviamo noi--farà probabilmente la stessa fine. Bisagno chiede spazio , ma sostiene che l'importante è decidere. Il Blue Print propone l'espansione degli spazi a levante, compresa la Fiera Internazionale, spostando lo Yacht Club. Per mancanza di spazio i cantieri hanno realizzato a “pezzi” navi da crociera prestigiose in Veneto e trasferiti a Genova per ricompattarli; per questo motivo hanno acquistato alcuni bacini a Marsiglia con centinaia di maestranze genovesi. Genova –ha detto-- non ha più potuto ospitare in bacino una nave da crociera. Il piano di riassetto dell'area degli attuali bacini di carenaggio prevede l'ingrandimento della vasca n. 4 per 340 m di l e 60/80 di larghezza (*aveva ospitato Rex e Conte di Savoia*), ma quando sarà realizzato ? Bisagno ha lanciato un appello : “abbiamo bisogno di risposte dalle istituzioni , si/no , ma presto ;la burocrazia ci assilla, vedi i controlli giornalieri sulla Costa Concordia, che frenano lo svolgimento del lavoro”.

Vorrei spiegare perchè mi sono venuti i brividi. _

Nel corso della conversazione sono tornati i fantasmi del passato dello scalo ligure: la fine ingloriosa del superbacino ceduto ai turchi per quattro soldi; ma anche il decisionismo senza tentennamenti di alcuni presidenti di autorità portuale come Rinaldo Magnani , D'Alessandro e i libri blu. Insieme allo scalo la Fiera di Genova che galleggia come un corpo inerte semisommerso sull'orlo del default dalle gestioni passate a causa delle risposte mancate di chi (Comune e città metropolitana detengono il 54% delle azioni) non ha idee di rilancio per un ente di assoluto valore internazionale e commerciale che dovrebbe promuovere, come ha sempre fatto nel passato, l'economia della città. Riducendo lo spazio fieristico a pochi stand e spazi commerciali per altri scopi come proposto negli ultimi tempi dagli amministratori pubblici farà la fine del superbacino? Penso al mancato ribaltamento a mare della Fincantieri a ponente; rifletto sulle opere da finire nel porto vecchio come lo spostamento della diga foranea per le manovre delle megaportacontenitori e all'aeroporto che dà solo problemi . Penso infine all'Acquario, sì all'Acquario questo gioiello tecnologico unico , che ha bisogno sempre di promozione e attenzione da parte della città. Come andrà a finire ? Quando facciamo i contratti per nuove costruzioni-- conclude l'ing. Bisagno-- le nostre banche non offrono garanzie ai committenti stranieri , che si fidano solo della BNL, perchè è anche Paribas francese . Il nostro sistema bancario-- lo abbiamo visto di questi tempi--scriviamo noi--non è affidabile... altroché investimenti in Italia dall'estero . Ma il vicino VTE di Pra' Voltri di proprietà di

Singapore-- che movimentata oltre la metà dei contenitori del porto- per fortuna naviga sereno, almeno lì non si può tornare indietro. (DL)

La città futuristica di Erzelli sul cocuzzolo della montagna

GENOVA. Antonio Boccalatte coordinatore del corso di laurea in ingegneria informatica, intervistato al Gizmark Forum nell'ambito del Marc, frena sul trasferimento dell'Università a Erzelli: la scuola politecnica è disponibile stante il fatto che la logistica per gli studenti sia garantita. Oggi la facoltà è a dieci minuti da Brignole e lungo le direttive dei bus che trasportano da levante a ponente gli studenti. Allo stato attuale gli Erzelli non sono così ben collegati. Se lo fossero certo sarebbe un vantaggio andarci perché lì ci sono ampi spazi. Ma stante la situazione attuale, la concorrenza dei Politecnici di Milano e Torino diventerebbe pesante, soprattutto con il collegamento veloce Genova-Milano: si rischia di impiegare meno tempo ad andare a Milano piuttosto che agli Erzelli. In mattinata a insistere molto sull'urgenza di trasferire l'Università agli Erzelli era stato invece il presidente Dixet Carlo Castellano, che aveva stigmatizzato il forte ritardo con cui la città e l'Ateneo in particolare si pone di fronte al contenitore della tecnologia a Erzelli. (Giusi Feleppa, resp.Uff. Stampa Fiera di Genova, email. giusi.feleppa@fiera.ge.it)

Che cosa nascondono Costa Concordia e Norman Atlantic ?

La Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation di Amburgo (organismo dipendente dal Ministero dei Trasporti) chiamata in causa in quanto coinvolti cittadini tedeschi vittime dei sinistri della Costa Concordia (13/1/2012) e del traghetto Norman Atlantic (28 dic. 2014) ha comunicato l' 8 dicembre la rinuncia a proseguire nelle indagini per l'impedimento delle autorità italiane a far luce , insieme agli inquirenti italiani, a bordo di questi relitti per l'accertamento delle cause dei sinistri. Comunicato 18/15 dell'8/XII/ 15 della BSU . (Da Ship2Shore 10 dicembre).

Tonnage Tax a svantaggio del personale italiano

Il nodo è, ancora una volta, costituito dalla prevista estensione degli sgravi sull'Irpef dei marittimi, che dovrebbero essere applicati, secondo la bozza di decreto ministeriale circolata nelle scorse settimane, anche al personale

imbarcato su navi battenti qualsiasi bandiera europea, purché armate da società con una stabile presenza in Italia. “Così rischiamo il dumping sociale – ha tuonato l'armatore Onorato --a danno degli armatori italiani che fino a oggi hanno sempre imbarcato marittimi connazionali, che godono di maggiori tutele previste dal contratto di lavoro e che quindi, ovviamente, comportano un costo maggiore per il datore”.

Clima e Shipping

Lo shipping mondiale, rappresentato alla Conferenza delle Nazioni Unite sul Clima a Parigi dall'International Chamber of Shipping (ICS), supporta pienamente un accordo globale sui cambiamenti climatici e si impegna a portare avanti l'ambizioso progetto di ridurre le emissioni di CO2 su tutta la flotta mercantile mondiale. Ciò sarà possibile se la necessaria ulteriore regolamentazione continuerà a far capo all'IMO. Il prossimo passo sarà la raccolta di dati relativi alle emissioni di CO2 prodotte dalle singole navi, che l'industria vorrebbe che fosse resa obbligatoria al più presto possibile. Il testo completo del comunicato stampa ICS è disponibile nell'area Primo Piano del sito www.confitarma.it. Anche l'ECSA, in rappresentanza degli armatori europei, ha rinnovato l'esortazione a far sì che le iniziative per la riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo siano definite in seno all'IMO. (<http://www.ecsa.eu/news-and-media/latest-news>.)

Corridoi Multimodali, l'Italia perde circa 1,2 miliardi € all'anno

I ritardi nella realizzazione del Terzo Valico dei Giovi sulla linea ferroviaria Genova-Milano, opera che fa parte dei progetti prioritari dell'Unione Europea e che è inserita nel Corridoio Genova-Rotterdam, hanno un costo molto elevato per l'Europa e comportano il mancato introito di potenziali ingenti somme per l'Italia. Lo ha sottolineato Oliviero Baccelli, direttore del CERTeT (Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo) dell'Università Bocconi, nel corso del convegno “Il corridoio multimodale Italia-Svizzera nel ridisegno dei trasporti e della logistica del Nord Italia” tenutosi il 3 dicembre presso l'ateneo milanese che è stato organizzato dal Centro in collaborazione con l'Ambasciata Svizzera con l'obiettivo di analizzare e valutare in modo sistemico le ricadute sul sistema economico per il settore dei trasporti e della logistica del Nord Italia

derivanti dalla messa a regime del corridoio multimodale Italia-Svizzera.

www.informare.it ; admin@informare.it

Si a Internet , ma con prudenza

Forse è iniziata l'era del disincanto digitale. Lo suggerisce l'Osservatorio Demos-Coop su "Gli italiani e l'informazione" giunto alla nona edizione. Per la prima volta infatti Internet viene guardato con prudenza dagli stessi utenti abituali della rete. Anche nel 2015, comunque, la televisione si conferma il canale di informazione più consultato. È, infatti, frequentato, quotidianamente, dall'82% degli intervistati. Mentre il 49% afferma di informarsi ogni giorno attraverso Internet, il 38% mediante la radio. Il 26%, infine, sui quotidiani.
6.12.2015 Statistiche e commenti raccolti da www.francoabruzzo.it

Nasce una nuova Fiera, Rimini Arte.

La 1ª edizione si svolge dal 12 al 14 dicembre 2015, con inaugurazione venerdì 11 ed è un grande evento culturale, oltre che un'ottima occasione di investimento, con oltre 90 Gallerie d'Arte tra le più importanti in Italia, mostre museali, eventi collaterali, convegni, workshop, laboratori creativi, premi e concorsi dedicati alle principali forme espressive della contemporaneità.

Fiocchi rosa e azzurro in redazione

Il nostro Tobia Costagliola è diventato nonno di due splendide bambine avute dalle figlie recentemente, Margherita (tre mesi) e Sofia (10 giorni). Tobia non è "nuovo a questi exploit" perchè ha altre quattro nipoti (dai 10 ai 19 anni). Mentre il caro Ugo Doderò è diventato bisnonno un mese fa di Samuel. Tutti bene e noi ci rallegriamo con Tobia e Ugo e auguriamo loro e alle loro famiglie tanta serenità e felicità.

LETTERE IN REDAZIONE

Le maniglie necessarie per l'imbarco degli allievi

Volevo spendere due parole sulla sua DL n. 34. In particolare sull'incontro Miur Confitarma, dove sulla carta i loro progetti non fanno una grinza, ma dal dire al fare, mai come in questo caso, è appropriato dire che c'è davvero di mezzo il mare, o meglio ancora l'oceano!!!! Ho apprezzato molto l'intervento di Tobia Costagliola che auspica in una creazione di "linee guida" per ovviare all'attuale "fai da te"... Ma al di là della formazione nautica futura o futuribile, e prendendo in considerazione gli allievi appena diplomati e quindi formati dalla vigente riforma scolastica, vorrei parlare della loro possibilità di imbarco come allievi ufficiali. Ebbene, l'accordo del 30 luglio 2015, tanto sponsorizzato dai sindacati e da Confitarma, per essere stato sottoscritto proprio per incrementare gli imbarchi dei nostri giovani allievi italiani, non mi pare stia dando i suoi frutti. Nessuno dei neo diplomati riesce ad imbarcarsi a meno che non abbia delle belle "maniglie", delle conoscenze nel settore, degli agganci di un certo tipo. E purtroppo la stessa cosa accade con le agenzie di shipping, che dovrebbero procurare gli imbarchi agli allievi su quelle compagnie che si appoggiano a loro. Anche in questo caso valgono le parentele, le conoscenze, le raccomandazioni, le cosiddette maniglie. A nulla vale presentare CV con determinate competenze linguistiche o informatiche o con un diploma conseguito con il massimo dei voti... Il risultato? Profonda frustrazione e, in alcuni casi, cambio di rotta!!!! Infatti non è vero che i giovani non vogliono prendere la via del mare, è vero piuttosto che rinunciano al mare, perchè non riescono a trovare il loro primo imbarco, a loro è negata la possibilità di iniziare il percorso via mare e quindi, loro malgrado, scelgono altre strade!!!!

Paola Noceti

Dal Nautico all'Università per conseguire la laurea breve

Caro Decio, tu sai che ogni volta che pubblichi online il tuo D.L. News, io lo leggo sempre con attenzione per disaminare ciò che i vari collaboratori partecipanti espongono e scrivono. E' ovvio ch'io ritenga un'opera meritoria e di collaborazione, da parte di tutti, analizzare gli scritti che si sia o no in accordo con i loro contenuti. Mi ha colpito in particolare nel D.L. n. 34 l'articolo "Formazione la battaglia delle Accademie. Importante incontro tra MIUR e Confindustria".

Vedo con interesse che si comincia a parlare della formazione professionale in un convegno al quale hanno partecipato le Università di Genova e di Napoli, il MIUR e la Confitarma, ed altri, ma con la completa assenza di Istituti Nautici

che, senza alcun dubbio, rappresentano ed hanno rappresentato sinora l'asse costitutivo di un percorso formativo degli allievi. Secondo quanto si è capito, la finalità di questo convegno convergeva sulla necessità che gli Uff.li di Stato Maggiore, identificati a loro dire nei Com.ti , nei D.M. e nei primi Uff.li di coperta e di macchina, siano dotati di una laurea triennale per rispettare le richieste dell'Unione Europea. A parte il fatto che non si capisce come questi Uff.li possano laurearsi se imbarcati e senza un percorso propedeutico ben definito, e che a tutt'ora manca; lo stesso succederebbe poi agli altri uff.li prossimi a diventare primi e poi Com.ti e D.M. Ed allora sarebbe veramente auspicabile che tutti gli allievi che escono dal nautico o dalle Accademie accedessero alle Università per frequentare i tre anni stabiliti ed essere con un uguale inizio, come avviene in tutti i paesi del mondo. Semplice o no? E mi chiedo: perché non adeguarci pure noi? Concordo pienamente con Tobia Costigliola quando lamenta, ed anche tu Decio hai sempre denunciato, la grande anarchia nel settore della formazione. Sono pure d'accordo con quanto esprime ancora Tobia Costigliolo che, dovendo creare un nuovo percorso professionale, occorra obbligatoriamente coinvolgere pure il Ministero della Pubblica Istruzione perchè alla fine dovrebbe essere il primo interessato alla creazione ed al perfezionamento del percorso formativo degli allievi. Si parla tanto di riforme della buona scuola, ma, qui non ve n'è alcuna traccia.

Ugo Doderò

Le bufale di Boeri sulla Previdenza

3.12.2015 Perché il professor Tito Boeri continua a tollerare la diffusione di informazioni colpevolmente false e tendenziose, quali quella che la spesa previdenziale del 2013 sul PIL nazionale sarebbe stata del 15,7%. Ma cosa ci stanno a fare i burocrati dell'OCSE se non fanno neppure (o non vogliono) interpretare i dati correttamente? La spesa previdenziale nel 2013 è stata del 10,7% del PIL, quindi assolutamente in media con i Paesi UE. Se si sottraggono all'esborso pensionistico lordo totale di 247,86 miliardi le imposte trattenute direttamente alla fonte, per 43 miliardi, e i 33,4 miliardi della GIAS (assistenza), si ottiene una spesa previdenziale netta effettiva di 171,46 miliardi che rappresenta appunto il 10,7% del PIL. (Guglielmo Gandino – Testo completo in <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=19345>)

1995-2015: vent'anni di attività subacquea della Guardia Costiera

Salvaguardia della vita umana in mare, ma anche difesa dell'ambiente e dell'ecosistema marino e tutela delle risorse ittiche e dei beni archeologici sommersi. Questi in sintesi i principali compiti a cui sono chiamati ogni giorno i sub della Guardia costiera, che quest'anno raggiungono l'importante traguardo dei vent'anni di attività. A partire dal 1995, quando a San Benedetto del Tronto veniva istituito il primo nucleo Sub della Guardia costiera, i sommozzatori del Corpo hanno operato in diversi e delicati contesti. Tra i più noti ricordiamo l'evento della Costa Concordia, con i sub della Guardia costiera impegnati nella difficile ricerca dei naufraghi, nel monitoraggio anti-inquinamento e nella messa in sicurezza del relitto, oltre alle attività di soccorso ai migranti nel Canale di Sicilia. In campo ambientale da ricordare l'eccezionale salvataggio di un branco di capodogli rimasti impigliati nell'agosto del 2004 in una rete a circa 50 miglia al traverso di Palinuro: ormai in procinto di morire, la maggior parte dei cetacei riusciva a recuperare il largo grazie al coraggio e alla determinazione dei sub della Guardia costiera. Professionalità e senso del dovere che fanno della componente subacquea un'eccellenza del Corpo, in passato impegnata anche all'estero e in particolare nell'operazione ambientale "Bahar" (mare in arabo), sul versante libanese del Mediterraneo. Qui, nel 2006, i sub della Guardia costiera contribuirono al disinquinamento di una vasta area marina colpita da una marea nera di olio combustibile, stimata in oltre 22.000 tonnellate, riversatasi in mare a seguito del bombardamento della centrale elettrica di Jieh, a sud di Beirut.

Tra le principali attività di polizia marittima condotte dalla componente subacquea rientrano la repressione degli abusi demaniali e il contrasto alla pesca illegale; in particolare in Campania, dove il nucleo sub è impegnato nella lotta al fenomeno delle reti abusive e a quello della pesca dei datteri di mare, che rappresentano una costante minaccia per il patrimonio ambientale costiero. A tutto ciò si aggiungono la vigilanza sulle Aree marine protette e le campagne di ricerca archeologica, spesso svolte a fianco di Enti e ricercatori e a sostegno di progetti universitari: nel 2008, lungo le coste messinesi, i sub portarono alla luce il rostro di una nave romana, che per il suo valore scientifico e per la tipologia di nave a cui è appartenuto, rappresenta una delle più importanti e recenti scoperte in campo storico-marittimo.

Oggi la componente subacquea si avvale di 5 nuclei operativi distribuiti su tutto il territorio: San Benedetto del Tronto, Napoli, Messina, Cagliari e Genova, dove lavora personale specializzato in possesso di particolari doti psicofisiche. Di seguito, il link dove poter scaricare i filmati relativi alle immagini inerenti alle attività della componente sub del Corpo Link video salvataggio cetacei: **Link video soccorsi Nave Concordia:** [http://press.guardiacostiera.gov.it/video/concordia/nucleo_sub_guardiacostiera_punto di impatto c oncordia.zip](http://press.guardiacostiera.gov.it/video/concordia/nucleo_sub_guardiacostiera_punto_di_impatto_c oncordia.zip) **Link video attività sub tutela patrimonio archeologico:** <http://press.guardiacostiera.gov.it/video/archeosub/archeosub.zip> **Link video attività sub controllo pesca:** [http://press.guardiacostiera.gov.it/video/pesca/13.12.31_operazione_clear_label_controlli_filiera pe sca.zip](http://press.guardiacostiera.gov.it/video/pesca/13.12.31_operazione_clear_label_controlli_filiera_pe sca.zip)

○*○*○*○*○*○*○*○

BREVE STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di **Francesco Pittaluga**

Sulla rotta del sole la tempestiva sostituzione dell'elica della t/n "Michelangelo" / Le abilità delle maestranze dell'Oarn

Genova, maggio 1965, la turbonave "Michelangelo", prestigiosa Ammiraglia della Flotta Passeggeri Italiana assieme alla gemella "Raffaello", partiva da New York per la traversata numero 105 sulla cosiddetta "Rotta del Sole" fra l'Italia e il Nord-America che percorreva alternandola al servizio crocieristico da dieci anni esatti. Il 14 maggio, dopo una tranquilla traversata dell'Oceano Atlantico, la nave faceva scalo a Casablanca, località aggiunta da qualche tempo all'itinerario come richiamo turistico per la clientela che in quegli anni stava disertando i transatlantici a favore dell'aeroplano. Dopo Casablanca, scalo ad Algeiras-Gibilterra il 15 maggio ed il 16 altra mèta turistica: Palma di Majorca, lasciata il pomeriggio a velocità ridotta per un'avaria all'elica di sinistra. La navigazione proseguiva pertanto più lenta del previsto e la "Michelangelo" arrivava a Napoli il giorno 18 dove sbarcheranno circa la metà dei più di mille passeggeri presenti a bordo. Il giorno successivo, 19 maggio, omettendo la consueta sosta prevista al mattino nella rada di Cannes,

raggiungerà direttamente il porto capolinea di Genova ove, espletate le normali operazioni di sbarco all'ormeggio della Stazione Marittima di Ponte Andrea Doria, verrà subito immessa in bacino per la sostituzione dell'elica che, già ispezionata nel porto di Napoli, rivelò la rottura di una delle quattro pale per urto contro un corpo estraneo che non avrebbe dovuto trovare sulla sua rotta, presumibilmente un grosso tronco d'albero semisommerso che non si era riusciti ad evitare. Per effettuare l'operazione venne scelta Genova non solo perché base d'armamento dell'unità, ove la Società "Italia" teneva sempre a disposizione alcuni importanti pezzi di ricambio per le proprie navi elica compresa, ma soprattutto perché i cantieri dell'OARN (Officine Allestimento e Riparazione Navi) assicuravano un intervento rapido ed efficace che, nonostante la difficoltà che presentava, solo nel nostro porto avrebbe consentito di effettuare l'intera operazione in modo soddisfacente ed in tempi rapidi. Inoltre, particolare di primaria importanza, proprio a Genova era disponibile il bacino di carenaggio numero 4, lungo più di 260 metri, uno dei più grandi d'Italia, realizzato negli anni Trenta del Novecento per potere ospitare "Rex" e "Conte di Savoia" e nel quale da sempre le due ammiraglie del dopoguerra avevano effettuato le loro periodiche manutenzioni. Per capire meglio l'entità della riparazione, va ricordato che la "Michelangelo" disponeva, come ovviamente la gemella "Raffaello", di due eliche. Fino all'epoca della loro costruzione, i transatlantici delle loro dimensioni, 46.000 tonnellate e oltre, disponevano di quattro eliche: era questo il caso dell' "United States" americano e del "France" francese. Nel caso di "Michelangelo" e "Raffaello" si optò invece per due sole eliche, collegate ciascuna ad una delle due sale macchina di cui, per ragioni di sicurezza, le navi disponevano. La presenza di due sale macchina distinte e indipendenti, tipica delle navi da guerra ma che riprendeva quanto approntato nel 1960 sulla "Leonardo Da Vinci", era stata voluta a seguito dell'affondamento dell' "Andrea Doria" nel 1956. Si pensava che due sale macchina distinte e separate avrebbero dato maggiori garanzie di sicurezza in caso di incidente e conseguente allagamento di una delle due. Se ciò poteva essere in parte vero, in pratica aumentava però i costi di gestione: in quest'ottica, il locale macchina di poppa trasmetteva potenza all'elica di sinistra, mentre quello di prua all'elica di dritta. Gli assi delle eliche erano di conseguenza caratterizzati da lunghezze e inclinazioni diverse: quello di dritta era lungo 88,5 metri e quello di sinistra 56. Rispetto a unità di analoga o superiore stazza e potenza, il fatto di avere due sole eliche comportava inoltre la necessità di dovere disporre di turboriduttori di enorme potenza: quelli installati sulle due gemelle erano, al momento della loro

costruzione, i più potenti al mondo, essendo capaci di erogare fino ad un massimo di 43.500 cavalli ciascuno. Il compito di questi turboriduttori, realizzati a Genova dallo Stabilimento Meccanico Ansaldo, era quello di ridurre l'alto numero di giri delle turbine ottimizzandoli ad un valore tale da consentire il migliore rendimento delle eliche che, a loro volta, erano comunque sottoposte ad un lavoro enorme: per raggiungere infatti la velocità di esercizio di 26,5 nodi erano necessari 39.000 cavalli vapore e 155 giri delle eliche al minuto con un consumo di ben 600 tonnellate di nafta nelle 24 ore. Le eliche, poi, in acciaio e alcune componenti in bronzo, a quattro pale, del peso di 30 tonnellate l'una e del diametro di più di 6 metri, avevano già dato qualche problema di vibrazioni con altre strutture dello scafo in sede di prove a mare prima della consegna delle due unità alla società armatrice: a queste problematiche era poi stato posto rimedio in varie maniere che, nel caso delle eliche della "Michelangelo", ne avevano consigliato la sostituzione con altre dotate di pale a disegno differente, installate durante la prima sosta della nave in bacino ad un anno circa dal viaggio inaugurale nel 1966. Provvidenziale fu a suo tempo l'intervento tecnico di Nicolò Costanzi che, snobbato al momento della realizzazione delle due gemelle, venne poi felicemente interpellato per porre rimedio a quanto di non corretto realizzato. Questa seconda sostituzione del 1975 avvenne a tempo di record: basti pensare che il giorno 22 maggio il transatlantico era già pronto per intraprendere la sua centoseiesima traversata, con sole 48 ore di ritardo sulla tabella di marcia. Che verranno recuperate omettendo gli scali intermedi di Cannes e Napoli e giungendo senza ulteriori problemi a New York il 30 maggio, in tempo per effettuare le tre crociere nei Caraibi già in programma. Purtroppo la "Michelangelo" lascerà New York definitivamente il 25 giugno 1975 per giungere a Genova il 5 luglio: ultimo comandante Claudio Cosulich e a bordo tanti illustri ospiti fra cui la Duchessa di Windsor. Poi il disarmo a Portovenere con la "Raffaello", la sciagurata vendita all'Iran e la triste fine in quei mari estranei e lontani. Tralasciando volutamente su questo tragico epilogo, questo capitolo della mia "Breve Storia della Marineria Italiana" vuole essere un tributo al lavoro febbrile delle maestranze dell'OARN impegnate nella sostituzione dell'elica nel maggio del 1975 ed un omaggio al ricordo della turbonave "Michelangelo" che esattamente quarant'anni fa fu protagonista di questa eccellente operazione di chirurgia navale e che sempre nel maggio, ma di dieci anni prima, nel 1965, partiva per il suo viaggio inaugurale per essere seguita nel luglio dello stesso anno dalla gemella "Raffaello" costruita a Trieste. Un importante momento recente del nostro passato marinaro che deve essere

ricordato e non merita di finire nel mare dell'oblio, in città che è giusto si convertano a nuove realtà economiche senza però perdere di vista l'essenza marittima e marinara che da sempre le caratterizza, che appartiene loro e nella cui ottica si colloca l'episodio che abbiamo voluto ricordare coi suoi protagonisti: la nostra "Michelangelo" e le maestranze dell'OARN che gestirono così brillantemente l'intera operazione.

Francesco Pittaluga ingegnere aeronautico, console de "A Compagna" Genova, storico aero-navale

○*○**○*○**○*

TECNOLOGIA

Rolls-Royce MT30 La turbina a gas navale più potente del mondo /Gli stessi motori proposti per la Marina Militare Italiana

Le due turbine a gas MT30 di Rolls-Royce installate sulla nuova portaerei della Royal Navy britannica, la HMS Queen Elizabeth, sono state messe in funzione per la prima volta con successo lunedì 7 dicembre ai cantieri Rosyth in Scozia).

Il motore MT30 è la turbina a gas navale in servizio più potente al mondo. Esprime una potenza di circa 50mila cavalli. L'accensione delle turbine, il "light-off", segna un passaggio significativo nei preparativi per la consegna della nave.

La HMS Queen Elizabeth è propulsa da due turbo-alternatori Rolls-Royce MT30 da 36MW ciascuna con un peso complessivo di 120 tonnellate. Queste forniscono potenza elettrica ad alta tensione ai quattro motori di propulsione che, attraverso le eliche di propulsione, spingono le 65mila tonnellate della nave a una velocità di oltre 25 nodi. Inoltre, i due turbo-alternatori MT30 alimentano 13 trasformatori i quali distribuiscono energia a bassa tensione per i sistemi di armamenti, le attrezzature per i sistemi di missione, i sistemi di navigazione, così come tutti i servizi alberghieri richiesti per amministrare la nave. La combinazione di turbine a gas e generatori diesel produrrà 109 megawatt – abbastanza per fornire energia a una città di 200mila persone. Rolls-Royce è inoltre fornitore delle eliche principali in linea d'asse, timonerie e timoni, pinne stabilizzatrici retrattili, cuscinetti reggispinta ed il sistema di distribuzione elettrica a basso tensione. Il motore MT30 è stato scelto per le più moderne e avanzate navi della Royal Navy britannica, comprese le portaerei della Classe Queen Elizabeth, e la futura Type 26 Global Combat Ship. L'MT30 è stato anche

scelto dalla US Navy, per le Littoral Combat Ship della Freedom Class e per la classe di cacciatorpedinieri Zumwalt, così come le fregate FFX Batch II della Marina della Repubblica di Corea. Rolls-Royce fa parte del team Power and Propulsion, composto da Thales UK, GE Power Conversion e L3 UK, il quale ha soprattutto la responsabilità della consegna dell'intero sistema di propulsione.

Rolls-Royce ha proposto la turbina MT30 per la nuova Legge Navale della Marina Militare Italiana, sia per i Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA) che per la nave anfibia portaelicotteri (LHD) che verranno costruite da Fincantieri e Finmeccanica. La MT30 è l'unica turbina in servizio oggi con la potenza per equipaggiare entrambi i tipi di navi.

LETTURE

Costruzioni Navali

Come già ho riferito in una nota precedente ho ricevuto in gentile omaggio due libri dal Prof. Vincenzo Nastro, per più di tre decenni titolare della cattedra di Navigazione Aerea all'Istituto Universitario (ora Università Parthenope), molto diversi per gli argomenti trattati e per il livello tecnico ma, sia l'uno che l'altro, di grande interesse scientifico e umano.

Il primo ha per titolo “Costruzioni Navali”, appunti del capo carpentiere di seconda classe della Regia Marina Pierino Nastro presi ad un corso fatto presso la scuola CREM (Corpo Reali Equipaggi Marittimi) di Pola nel 1928/29. In esso vengono descritti i vari tipi di navi con le loro caratteristiche e le loro funzioni; vengono poi trattate le costruzioni navali in legno sia dello scafo e sia delle attrezzature (alberatura, vele, manovre fisse e volanti etc.). Nel libro si nota una notevole diligenza dell'autore nel rielaborare gli appunti ed una spiccata attitudine al disegno tecnico delle varie parti della nave. Semplicità e chiarezza espositiva connotano il libro che rappresenta anche una preziosa testimonianza delle attività professionali della Regia Marina. L'autore, papà del Prof. Vincenzo Nastro, era imbarcato sull'incrociatore Alberto di Giussano facente parte del convoglio diretto in Libia e che fu attaccato dagli inglesi al largo di Capo Bon il 13 dicembre 1941 subendo gravi perdite. Dopo circa un mese la famiglia Nastro riceveva la comunicazione che il congiunto Nastro Pierino era da ritenersi disperso. Il piccolo Vincenzo aveva solo pochi mesi.

Il prof. Nastro ha ancora qualche copia; se interessa: silvestro.sannino@tiscali.it;

Navigazione inerziale e integrata

Il secondo libro è la ben nota “Navigazione Inerziale e Integrata” del Prof. Vincenzo Nastro che aveva pubblicato una prima edizione, col medesimo titolo, nel 1983. Esso rappresenta quindi la sintesi ultima dell’attività di ricerca e didattica svolta dall’autore per oltre 40 anni; è una sintesi che ha trovato un assetto completo ed esaustivo della materia in un campo in cui, a partire dal classico “Principle of Inertial Navigation” di Savant del 1961 ed edito dalla McGraw Hill, ha visto un fiorire di pubblicazioni sulla navigazione inerziale di elevato livello scientifico e tecnico. La navigazione inerziale si basa su un principio semplice: si misura l’accelerazione che subisce un mobile che parte da fermo ed in posizione nota e da essa si ottiene la posizione in ogni istante successivo applicando le leggi della Meccanica di Newton. Ma tali leggi valgono in uno spazio inerziale, cioè riferito alle stelle fisse e non alla Terra, per cui l’operazione di integrazione si ottiene con algoritmi piuttosto sofisticati. Nei primi tempi il “navigatore inerziale” si realizzava mediante una “piattaforma girostabilizzata”, vale a dire una piattaforma resa orizzontale mediante tre giroscopi e su cui venivano posti gli accelerometri per le misure. A partire dagli anni ’80 tale piattaforma è stata sostituita dai sistemi “Strapdown” i cui sensori sono vincolati alla struttura del mobile. Mediante operazioni di misure giroscopiche e di calcolo, eseguite con un computer, si passa dal sistema di riferimento legato al mobile a quello inerziale delle stelle fisse. Ma tutte le misure fatte, dai sensori giroscopi e accelerometri, sono affette da errori che aumentano con il tempo. Occorre quindi procedere ad operazioni di filtraggio statistico per ridurre al massimo l’effetto di tali errori e tra le tecniche atte allo scopo l’algoritmo proposto da R.E. Kalman nel 1960 si è rivelato il più economico ed efficace. La navigazione inerziale costituisce un sistema autonomo, nel senso che non ha bisogno di riferimenti esterni al mobile una volta avviato, e non è soggetto a interferenze esterne. Ma poiché l’errore sul punto che fornisce aumenta con il tempo esso si utilizza anche con altri sistemi come il satellitare GPS (Global Positioning System) e si realizza in tal modo un sistema di navigazione integrato che associa i vantaggi di entrambi i sistemi. Il libro del Prof. Nastro fornisce un quadro completo degli aspetti di principio e applicativi della navigazione inerziale e integrata; ovviamente per leggerlo nella sua interezza è necessario avere una certa dimestichezza con il calcolo vettoriale un po’ come lo studio delle equazioni di Maxwell per chi voglia occuparsi di

propagazione delle onde elettromagnetiche.
(Info:silvestro.sannino@tiscali.it)

Silvestro Sannino

L'uomo che sussurrava ai presepi

Realtà e fantasia, i luoghi tipici e la prepotente vitalità delle tradizioni locali si compenetrano nella storia di Ferruccio Banchemo, artigiano per caso e poi per scelta, un'intricata vicenda amorosa a cui si sovrappongono i sussurrati dialoghi con le statuine da presepe da lui stesso modellate e "animate". Fra le righe emergono i riti "magici" contro il malocchio e quelli propiziatori del periodo natalizio, le operose realtà industriali e il prestigioso artigianato (la produzione della carta, la paziente tessitura dei macramé, la raffinata capacità creativa dei filigranisti di Campoligure, l'arte Grossa dell'oggettistica casalinga e l'arte Fina delle preziosità dei ceramisti di Albisola..).

L'uomo che sussurrava ai presepi, Nino Durante, 228 pagine, 14 euro, Erga Edizioni 010 8328441 - www.erga.it

Sequenze Numeriche per rigenerare e guarire il tuo corpo

Grigorji Grabovoi – Vol I e II – Macro Edizioni

L'autore ci presenta due testi che vanno a comporre una vera enciclopedia completa di tavole e sequenze numeriche utilizzabili nella tecnica di pilotaggio della realtà come ripristino cosciente della salute psicofisica. Attraverso la concentrazione su specifiche sequenze numeriche è possibile riportare a norma le disarmonie del corpo. Grigorij Grabovoi, scienziato russo, afferma (pag 7 volume 1) :

'I numeri costituiscono uno dei sistemi di percezione che permettono in modo abbastanza veloce di mettere in collegamento l'area di guarigione con la condizione spirituale, questo perché, nei casi di percezione più raffinata, l'individuo capta il segnale spirituale dell'organismo relativo al proprio stato di salute. Propagando la luce della propria coscienza fino al punto in cui lo spirito agisce sulla materia del corpo umano, si possono accelerare i processi di normalizzazione della salute.' Così Grabovoi ci guida alla scoperta della funzione dei numeri nella norma del Creatore per una più ampia comprensione della realtà che ci circonda rendendoci coscienti di forme sottili di utilizzo, il tutto in

una possibile consapevole realizzazione individuale.(a cura di Alessandra Forest)

*°***°**°*

NAVIGATORI ED ESPLORATORI SPAGNOLI

Francisco de Orellana

Spagnolo-Esploratore, Conquistatore e Governatore Militare nell'epoca della colonizzazione spagnola in SudAmerica.

(segue da D.L.News n. 34)

Francisco de Orellana fu il Comandante in seconda di Gonzalo Pizarro durante la spedizione del 1541 ad est di Quito nel Sud America interno alla ricerca del famoso El Dorado. La spedizione, superate le Ande, trovò i percorsi che conducevano all'immensa foresta del Rio delle Amazzoni. Appena giunsero ad un fiume navigabile, Gonzalo Pizarro inviò in avanscoperta parte della spedizione, il cui comando venne conferito a Orellana, alla ricerca di cibo e provvigioni che scarseggiavano. Pizarro venne a conoscenza da un fuggitivo della spedizione Orellana che lo stesso stava costruendo imbarcazioni per poter proseguire con i suoi uomini verso l'estuario. Nel dicembre del 1541, Gonzalo Pizarro guidava i suoi uomini in un terribile viaggio di ritorno verso Quito, mentre Orellana invece navigava con le sue imbarcazioni discendendo il rio Coca sino alla confluenza con l'Aguarico. Più avanti la spedizione giunse al rio Napo per sfociare poi in un enorme fiume che i nativi chiamavano Marañon. Orellana navigò l'intero Rio delle Amazzoni arrivando al suo estuario nell'agosto del 1542. Padre Gaspar de Carvajal fu l'amanuense della spedizione e grazie a lui abbiamo una testimonianza scritta della gran scoperta di Francisco de Orellana. Nella sua " Relazione sulla nuova scoperta del famoso Rio de Las Amazonas" ci racconta tutte le vicende della scoperta del grande fiume. Quest'opera venne pubblicata nel 1895 dallo storico cileno José Toribio Medina. Orellana battezzò il grande fiume Rio de las Amazonas in quanto lungo il viaggio lui ed i suoi uomini vennero attaccati da indios donne che richiama alla mente le Amazzoni della mitologia greca. Il tanto decantato " El Dorado" non venne mai trovato, ma il grande merito di Orellana è stato quello di scoprire per la Spagna e per il mondo intero uno dei territori più inesplorati

del globo. Ritornato in Spagna, Orellana preparò un'altra spedizione con quattro navi con le quali navigò in seguito in direzione dell'estuario del rio delle Amazzoni. Prima della partenza venne nominato Governatore dell'Amazzonia, battezzata poi Nueva Andalucia. Purtroppo la spedizione non ebbe buon fine in quanto tre navi si persero prima di arrivare ed i superstiti della quarta nave furono in gran parte vittime di malattie e di attacchi degli indios. Pure Orellana morì nel 1456 per una grave malattia a soli 35 anni. I sopravvissuti ripararono nell'isola Margarita in Venezuela.

(ricerche e traduzione dallo spagnolo e dall'inglese di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da" APOLOGIA DI SOCRATE" di Platone (dal Cap. XX°)

“Io dunque, o cittadini ateniesi,...quando voi voleste che quei dieci strateghi che non avevamo raccolto i caduti nella battaglia navale fossero sottoposti a giudizio cumulativo, andaste contro la legge, come voi dopo riconosceste. Allora io solo mi opposi a voi che agiste in maniera illegale e diedi voto contrario. E benché gli oratori fossero pronti ad incriminarmi e a trarmi in arresto, e voi li incitavate tumultuando, pure io stimai di dover correre pericolo dalla parte della legge e della giustizia, piuttosto che, per paura del carcere e della morte, far causa comune con voi che sostenevate una delibera illegale. “

FINE