

NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)

**“Questo è più che un giornale, è un club di appassionati e professionisti dello shipping che lasciano al buon Decio, “grande” Comandante e già Direttore di Tecnologie & Trasporti Mare di coordinare il tutto con numeri periodici inviati agli amici...”. ( Sante Tani )**

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

## **ITALIA INTERMODALE, AI CONFINI DELL'IMPERO**

**Cernobbio.** Particolarmente grave lo stato dell'autotrasporto, afflitto da delocalizzazione e colonizzazione Negli ultimi anni il traffico delle merci in Italia sta crescendo ed è passato dai 413,1 miliardi di tonnellate per chilometro del 2014 ai 436,5 milioni di t-km del 2015 per arrivare ai 439,6 miliardi di t- km stimate del 2016, ai 444,6 miliardi di t-km previste del 2017 e ai 448,3 miliardi di t-km attese per il 2018. Lo evidenzia l'ultimo rapporto su “Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia” realizzato dall'Ufficio Studi di Confcommercio in collaborazione con Isfort che è stato presentato a Cernobbio (Como) in apertura del terzo Forum Internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio.

Lo studio rileva che, se la buona notizia è la crescita del traffico merci in Italia e il ritmo sostenuto di sviluppo dell'intermodalità, quella cattiva è che di questo traffico stanno approfittando sempre più altre nazioni. «Si registrano nei trasporti - spiegano Confcommercio e Isfort - nuovi fenomeni: la delocalizzazione all'estero di molte imprese (soprattutto dell'autotrasporto) e la contemporanea colonizzazione del settore (dalle strade agli scali portuali) da parte di aziende e gruppi stranieri, che riversano all'estero la ricchezza prodotta in Italia e rischiano di relegarci ai confini dell'impero tracciato dalla Via della Seta trasformando un'opportunità in un danno». (Da *inforMare* 9 ottobre)

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

L'articolo del prof. Mario Sannino che racconta il suo viaggio a Berlino via ferrovia attraverso mezza Europa passando da Rastatt, nodo importante dove parte dei binari sono crollati a seguito di lavori sotterranei condizionando tutta la rete dicorridoi e collegamenti, ha entusiasmato i nostri lettori che ci hanno testimoniato la bravura dell'autore nel descrivere tutti i dettagli di un viaggio che si preannunciava complicato. Invece, tra coincidenze e soste anche piacevoli , grazie all'organizzazione svizzera e tedesca il viaggio ha dimostrato che cos'è la vera logistica e la comunicazione in ogni stazione col personale che accompagnava i clienti verso le loro destinazioni.

Da noi un incidente così avrebbe provocato un'odissea tra gli utenti. ( DL)

# CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

## Alternanza scuola-lavoro nello shipping

Le finalità del Nautico di Genova e l'arte del navigare, “ sempre quella “

Ho letto dal Corriere della Sera di mercoledì 4 Ottobre questo stuzzicante editoriale di Massimo Gramellini dal titolo “Siamo fritti” che riporto per chi non lo avesse letto:

*“Tra vari progetti di alternanza scuola-lavoro a disposizione, dieci studenti di un liceo scientifico di Ravenna hanno scelto di servire ai tavoli di McDonald’s per sei ore al giorno. Non ho nulla contro la nobile mansione del cameriere.... e riesco persino a digerire, con l’ausilio di tre flaconi di Alka-Seltzer, l’idea che il lavoro di un apprendista non venga retribuito. Mi sfugge il nesso tra gli studi scientifici e la cottura di un hamburger, però non mi permetterei mai di sindacarlo. Probabilmente la storia è piena di matematici che a sedici anni friggevano patatine per portare a casa un po’ di soldi (anche se qui non portano a casa un bel niente) e per imparare un mestiere. Ma è proprio questo il punto di rottura. Se quei dieci potenziali ingegneri lavorassero gratis presso un falegname, un cuoco o un barbiere, penserei che stanno impiegando il loro tempo libero per apprendere i segreti dell’artigianato italiano. Saperli invece entusiasti di regalare le loro energie a una multinazionale che, date le sue dimensioni planetarie, non può che offrire dei lavori standardizzati e considerare i dipendenti dei numeri intercambiabili, mi fa capire che quei ragazzi ragionano in modo diverso. Che certi onnipotenti marchi globali, verso i quali nutro una spontanea diffidenza, a loro, che ci sono cresciuti insieme, danno al contrario molta sicurezza. Considerano più gratificante servire ai tavoli di un ristorante seriale di McDonald’s piuttosto che a quelli della trattoria a conduzione familiare sotto casa. Sono pragmatici, loro. O forse sono vecchio io. “*

Gramellini ha voluto soprattutto sottolineare quanto le nuove generazioni siano diverse dalle vecchie al punto tale di nutrire simpatia e fiducia nei confronti di questi “mostri multinazionali” ma questo suo editoriale porta anche a ragionare sul fare alternanza scuola-lavoro.

La scuola italiana, buon ultima rispetto al panorama europeo, aveva infatti la necessità di un radicale cambiamento per non essere più “isola felice” che ci faceva arrivare a vent’anni e oltre (per gli universitari) senza ancora sapere cosa fosse il mondo del lavoro.

Nessuno può negare però che non sono pochi gli istituti superiori che si danno per trovare, anzi inventare possibilità di stages per raggiungere i famigerati “crediti” ora parte integrante della “pagella” di fine anno . E allora il caso dei ragazzi di Ravenna ai tavoli di un McDonald non è un episodio unico, come pure nella nostra città studenti di un istituto scientifico genovese sono stati mandati a fare pacchi natalizi in un grande magazzino, per non parlare poi di presenze registrate presso alcune aziende compiacenti senza la reale presenza dei ragazzi ..

Come a Gramellini sicuramente a tanti genitori “ .. sfugge il nesso tra gli studi scientifici e la cottura di un hamburger o la confezione di un pacco regalo..”

Insomma un modo di fare alternanza scuola-lavoro all’italiana che ricorda tanto quel famoso presunto regolamento della Real Marina del Regno delle Due Sicilie noto come “ Facite ammuina” piuttosto che un serio programma di studio e lavoro.

In una Scuola Superiore, che la si vuole sempre più breve, dove spariscono materie formative come la Geografia o Arte Marinaresca per i Nautici e il livello culturale è sempre più superficiale, ci manca ora anche un’alternanza scuola-lavoro fasulla a “rubare” il già poco tempo concesso dai programmi ministeriali per insegnare.

Se di tutta l'erba non bisogna farne un fascio, mi è allora doveroso citare in questo senso il Nautico San Giorgio di Genova dove l'alternanza scuola-lavoro è una realtà e i ragazzi svolgono tirocini in settori di attività industriali coerenti con le competenze acquisite durante il percorso scolastico.

Paradossalmente mi sembra che in questa scuola il problema sia eventualmente armonizzare il sempre minor tempo concesso dal calendario scolastico con le tante attività collaterali organizzate. Un successo né casuale né fortuito ma l'emanazione dei legami storici instaurati tra questa istituzione centenaria e il mondo del mare, l'armamento, la logistica portuale o la cantieristica. E anche del grande buon lavoro di connessione e promozione con queste realtà portato avanti dagli insegnanti e la direzione scolastica dell'Istituto. Alla fine niente di nuovo sotto il sole, perchè ancor prima dell'avvento dell'istruzione nautica statale l'arte del navigare era costituita da periodi di avvicendamento a bordo e periodi di studio presso circoli d'istruzione privati.

Massimo Granieri

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

## COMMENTO SULLE NAVI DRONE

di Alessandro Stefani

*Il grande esperto Sandro Stefani ci ha mandato il suo commento al workshop Atena sulle navi 4.0,;è un pensiero autorevole , in Italia la nave drone è quasi una realtà grazie a cantieri che stanno costruendo il prototipo per il momento a livello di unità di salvataggio, SAR, ma il passo a unità più grandi come avvenuto all'estero, è breve...*

### Workshop, Nave 4.0 incluso “Autonomous Ship”.

LA SPEZIA .Il workshop “NAVE 4.0, incluso Autonomous Ship” che si è svolto il 27 settembre presso Promostudi e organizzato dalla Sezione ATENA di La Spezia e dal Polo delle Tecnologie del Mare ed Ambiente Marino, ha raccolto alcuni tra i più qualificati esperti del settore che hanno dibattuto un tema di grande attualità e piuttosto controverso quale è quella della nave autonoma e “unmanned”.

Grande attualità sicuramente il molto scrivere, spesso con opinioni molto contrastanti tra loro, sull'argomento al quale va comunque riconosciuto il merito di aver risvegliato un ambiente come quello navale che, almeno negli ultimi periodi, era apparso un po' sonnolento per quanto riguarda il tema dell'innovazione di grande portata.

Kipling raccomandava agli equipaggi delle navi dell'epoca che vantavano grandi progressi tecnologici “dormite un sonno leggero. Perché il mare non si è scordato di essere il mare.” Questo ammonimento vale oggi più che mai. La tecnica non può sostituire completamente l'uomo il cui ruolo rimane centrale.

A conclusioni analoghe sono giunti i relatori del Workshop. Dopo i discorsi introduttivi dell'Amm. Claudio Boccalatte, Presidente di ATENA La Spezia, e dell'Ing Luigi Grossi, Direttore Scientifico del DLTM, ha dato inizio al Workshop, Sandro Stefani, con l'intervento intitolato “Nave 4.0: più intelligente sicuramente, unmanned forse ...” illustrando lo stato dell'arte di uno dei progetti più noti di nave autonoma e unmanned, nato in Nord Europa e che vede la partecipazione di Industrie, Università e Registri.

È seguito la presentazione di Andrea Crosetti e Irene Crocicchia di ABB, che hanno parlato sul tema della “digitalizzazione” per la gestione ottimale della nave, con l'intervento intitolato

**“ABB Ability: Approccio olistico alla digitalizzazione dell’infrastruttura nave ed il supporto alle operazioni”.**

**Marco Ratto e Roberto Chiti di SEASTEMA hanno portato l’attenzione sugli sviluppi di nuove tecnologie con il discorso su "L’evoluzione dell’automazione navale verso la conduzione unmanned", presentando un sistema avanzato di docking automatico già collaudato con successo su alcune unità.**

**Nico Bruni del RINA ha riproposto in maniera chiara ed esauriente il tema della normativa ed il punto di vista di un Registro autorevole, discutendo di "Autonomous and unmanned ships: the classification point of view", ed evidenziando come nessuna normativa possa prescindere da un principio di equivalenza tra nave convenzionale ed autonoma.**

**Ha concluso i lavori Massimo Figari dell’Università di Genova, ricercatore sempre molto attento sul tema dell’automazione, evidenziando nell’intervento intitolato "Nave intelligente e nave autonoma", come gli sviluppi della tecnologia soprattutto dei sensori possano essere di grande contributo verso la nave intelligente di cui c’è veramente bisogno, piuttosto che autonoma.**

**È seguito un interessante dibattito che ha visto schierati i partecipanti con argomentazioni valide sulla validità del concetto di nave autonoma.**

### **Le conclusioni che sono emerse riguardano:**

**Il progresso della tecnologia non va ostacolato o rifiutato ma deve essere gestito affinché produca i risultati voluti**

**Gli strumenti per realizzare la nave autonoma esistono e il concetto non è originale**

**Le implicazioni di carattere sociale, di sicurezza (safety and security come la definiscono gli inglesi), di cyber security e, non da ultimo, di carattere normativo-legislativo (vedi il concetto di liability) sono vastissime e solamente all’inizio di un lungo percorso di analisi e valutazione C’è infine da tener conto che spesso anche la componente marketing e comunicazione gioca un ruolo decisivo come è accaduto nell’ambito di questa iniziativa di “nave autonoma” nel richiamare l’interesse e l’attenzione di tutti i partecipanti al grande mondo dello shipping. Ultima notazione sempre di carattere letterario. Conrad scriveva che “la Nave vuole essere trattata con riguardo e con sapienza. Dovete mostrare comprensiva considerazione per i misteri della sua natura femminile e allora vi starà al fianco lealmente nell’incessante lotta contro forze potenti...”**

**Se è così, perché vogliamo abbandonare la nave ad un futuro di solitudine?**

**Alessandro Stefani**

## **Celebrazioni per i 90 anni dell’INSEAN e i 70 anni dell’ATENA**

**ROMA. INSEAN (Istituto Nazionale per Studi ed Esperienze di Architettura Navale) e ATENA (Associazione Nazionale di Tecnica Navale) hanno celebrato rispettivamente il 90° e il 70° anniversario della loro fondazione con un evento dedicato all’impatto, senza precedenti, sulle navi derivante dalle normative entrate in vigore negli ultimi 10 anni che hanno notevolmente influenzato l’industria dello shipping. Daniele Ranocchia, Direttore dell’Insean, e Alberto Moroso, Presidente di Atena hanno aperto i lavori. Sono intervenuti rappresentanti dei**

**Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dell’Ambiente, della Marina Militare, del Comando generale delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, del Rina Services e Confitarma, in rappresentanza della quale è intervenuto Fabio Faraone, Capo Servizio Tecnica Navale, Sicurezza e Ambiente. È stato poi presentato il libro celebrativo dell’ATENA**

a cura di Bruno Della Loggia, Gianfranco Damilano e Claudio Boccalatte e nel pomeriggio è stata organizzata una visita agli impianti della vasca navale dell'INSEAN.

## 49ma Barcolana di Trieste e la Guardia Costiera

TRIESTE . Presente con un proprio villaggio all'interno della 49^ edizione della Barcolana dal 29 settembre all'8 ottobre , la Guardia Costiera ha aperto, per la prima volta, l'area portuale alla città, consentendo di visitare Nave Corsi, ormeggiata nel porto di Trieste.

Il Comandante Generale della Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo MELONE, durante la conferenza stampa su Nave Corsi, per la prima volta a Trieste, ha parlato di prevenzione, sicurezza in mare e rispetto dell'ambiente marino. I numeri in calo dei soccorsi e delle violazioni da parte dei diportisti, registrati la scorsa estate nei mari italiani, confermano che la promozione della cultura nautica e la sensibilizzazione effettuata dal personale del Corpo, soprattutto verso i più giovani, è la via più efficace per prevenire comportamenti scorretti o pericolosi, a tutela della sicurezza in mare e dell'ambiente. Tra i mezzi presenti a Trieste per la Barcolana uno dei due Laboratori Ambientali Mobili della Guardia costiera con personale specializzato, impegnato in questi giorni anche nel monitoraggio delle acque del Parco Miramare a supporto dell'attività operativa del comando territoriale di Trieste nella prevenzione degli inquinamenti marini e costieri. Impegnati per l'occasione anche due soccorritori marittimi (rescue swimmer) della Guardia Costiera, la cui attività altamente specializzata, prestata nei diversi scenari operativi – dal Mediterraneo Centrale alle acque che ospitano in questi giorni tutte le regate di Barcolana 49 - è stata illustrata dall'Ammiraglio Melone ai giornalisti presenti.

Il Comandante Generale, tra il fitto programma di eventi, ha incontrato i ragazzi dell'Istituto nautico, tenendo una lectio magistralis presso il Salone degli incanti: la possibilità di incontrare i professionisti del mare di domani è un'occasione importante per sottolineare quanto l'economia del mare sia decisiva per l'ambiente, la pesca ed il turismo.

Nel corso della conferenza stampa è stato fatto un bilancio anche dell'attività operativa in materia di polizia ambientale marittima: da gennaio 2017, sono stati circa 200.000 i controlli ambientali condotti sul territorio nazionale, in mare, lungo le coste e nelle aree marine protette dai mezzi aereo-navali della Guardia Costiera.

Presentati anche i risultati della stagione estiva appena trascorsa: circa 50.000 i controlli in materia di diporto nel solo periodo estivo, a fronte di 3000 persone soccorse in mare e 1.400 violazioni in materia di diporto. Numeri in calo grazie anche alla campagna per il rilascio di quasi 9.000 "bollini blu", consegnati ai diportisti più virtuosi. Impegno estivo profuso anche sui laghi maggiori, il Lago di Garda e il Lago Maggiore, dove la Guardia Costiera ha presidi che operano a tutela di bagnanti, diportisti e ambiente.

## "Vele d'autore nell'Adriatico orientale"

### Convegno internazionale della navigazione nella letteratura italiana

TRIESTE .Si è svolto dal 5 al 6 ottobre 2017 il Convegno internazionale presso il CIVICO MUSEO della CIVILTÀ ISTRIANA, FIUMANA, DALMATIA a Trieste, via Torino, 8 dal titolo: "VELE D'AUTORE NELL'ADRIATICO ORIENTALE. La navigazione a vela fra Grado e Dulcigno nella letteratura italiana."

L'I.R.C.I., Istituto Regionale per la Cultura Istriano-fiumano-dalmata promuove

regolarmente convegni internazionali di studio sulla letteratura dell'Istria, di Fiume e della Dalmazia. *Wwww.irci.it*

L'occasione relativa a quest'anno è offerta dal rapporto instaurato con gli organizzatori della Barcolana l'importante regata velica che regolarmente attrae a Trieste, oltre agli equipaggi delle circa duemila imbarcazioni, anche appassionati e cultori della vela, giornalisti e operatori radiotelevisivi, spettatori, fabbricanti e venditori di barche e di tutto l'indotto, provenienti dall'Europa e da più lontano. Alla manifestazione sportiva si connettono varie attività artistiche e culturali. L'evento appare propizio per trattare un argomento che coniuga la navigazione a vela con la letteratura italiana.

Lungo le coste orientali dell'Adriatico i collegamenti per secoli sono avvenuti prevalentemente via mare, per la ricchezza di approdi, favorita dalla moltitudine di isole, per le caratteristiche di questo mare, quasi un lago, per la scarsa valicabilità della catena montuosa parallela alla costa. Finché non si iniziò a usare la propulsione a vapore, la vela fu l'unica alternativa al remo, pratica sia per le imbarcazioni minori, sia per i bastimenti adatti al trasporto di merci e di persone, sia infine per scopi militari.

La navigazione a vela, facendo parte della quotidianità di queste terre, è entrata variamente nei testi letterari di scrittori ivi residenti o nella poesia e nelle prose non necessariamente odepatiche dei molti autori che per svariate ragioni hanno scelto di trattare dei collegamenti fra la Venezia Giulia e la Dalmazia con altre coste dell'Adriatico o del Mediterraneo o più remote.

Oggetto degli interventi nelle sessioni presieduti da rappresentanti delle università di Princeton, di Catania, Spagna, Verona, Bari, Napoli, Il Cairo, Croazia, Serbia, Udine, Roma, Padova, Trieste, Milano, saranno le opere letterarie scritte in italiano e/o in dialetti italiani e inoltre le opere scritte in latino, solo se l'autore scriveva anche in italiano (per es. altre opere, lettere, memorie, ecc.). Non c'è delimitazione di genere, purché letterario, né cronologica.

L'esito dei lavori, con il coinvolgimento di 110 fra relatori e comunicatori, provenienti da numerose Università italiane, europee ed extra-europee, si tradurrà in un volume di Atti che verrà prodotto da un'importante casa editrice specializzata in argomenti letterari.

*Wwww.irci.it*

**LUSSINO, foglio della comunità di Lussimpiccolo, Storia, cultura, costumi, ambiente attualità dell'isola di Lussino, rivista splendida quadrimestrale, settembre 2017, presidente Dora Martinoli Massa, Direttore responsabile: Licia Giadrossi-Gloria Tamaro, via Belpoggio 25, 34123 Trieste [www.lussinpiccolo-italia.net](http://www.lussinpiccolo-italia.net)**

Un foglio, trionfo della cronaca e della storia dell'isola più famosa dell'Adriatico. Tante attività e storie raccontate dai discendenti e da chi ha vissuto in quelle terre "italianissime", sgorgano come la lava di un vulcano su un arcipelago incantato; le persone, i personaggi sono presenze vive che escono dalle pagine della rivista, compreso il ricordo di chi non c'è più.

# ADRIATICO INQUIETO

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

### HUB PORT OF RAVENNA 2017 CRONACHE e COMMENTO

di Tobia Costagliola

RAVENNA . Il 15 settembre 2017, in una affollata conferenza stampa, è stato presentato alla città di Ravenna il nuovo progetto “ Hub Porto Ravenna 2017 ”. Lunedì, 18 settembre, detto progetto è stato depositato presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per l'avvio dell'iter definitivo che dovrà concludersi con l'approvazione del Cipe. C'è molta preoccupazione in città ed in Regione : per il porto di Ravenna è iniziata una corsa contro il tempo; il progetto dovrà andare avanti a tappe forzate per non incappare nel blocco delle attività istituzionali connesse con l'inizio della campagna elettorale per le elezioni politiche. A questo riguardo, riporto qui di seguito una rassicurante intervista del ministro Delrio rilasciata a L.Tazzari (Resto del Carlino) :

Ministro Graziano Delrio, quello che arriva da Ravenna è uno dei primissimi prospetti di sviluppo di un porto italiano all'indomani della riforma che porta il suo nome. Se l'aspettava? << Si tratta di un progetto condiviso che conosco bene. Sono felice che sia frutto della riforma portuale che ha voluto presidenti manager e cda snelli. La rapidità è fondamentale per raggiungere risultati positivi>>.

C'è qualche aspetto del progetto ravennate che la soddisfa più di altri ?

<<L'obiettivo generale che abbiamo davanti è quello di far entrare in Italia sempre più merci per mare per poi farle viaggiare su treno. Il piano di Ravenna, grazie al presidente Rossi che ho nominato io, e al sindaco de Pascale sposa in pieno questa filosofia. Lo sviluppo che la città romagnola ha delineato per il porto punta molto sul treno e quindi sulla piattaforma logistica >>.

La prima cosa che si aspetta con l'approfondimento dei fondali e l'intervento sulle banchine?

<< Che si sbloccino gli investimenti del sistema imprenditoriale e che si stimoli nuova occupazione>>.

Ma a quale velocità questo progetto percorrerà l'iter istituzionale? E' uno dei timori della portualità ravennate.

<< L'iter sarà accelerato perché il progetto è stato condiviso con la struttura ministeriale. Abbiamo sbloccato la Campogalliano-Sassuolo e sciolto il nodo riguardante il passante di Bologna. La nostra linea è quella di procedere in fretta>>.

La sospensione dell'attività per via delle prossime consultazioni elettorali politiche sono un rischio in questo senso?

<<Noi cerchiamo di correre. La pausa elettorale non avrà influenza>>.

Il progetto e l'annuncio. Corriere imprese, 25 sett.2017.

<< Dopo due anni si sblocca l'escavo dei fondali: il progetto ridimensiona la profondità a 12,5 metri. Avvio dei lavori nel 2019. Il progetto di escavo dei fondali del porto di Ravenna è ripartito ufficialmente lunedì scorso, quando l'AdSP ha portato a Roma le carte per avviare l'iter ministeriale. Dopo due anni di stallo, dovuto anche alla rottura dei rapporti tra l'ex presidente di AP Galliano Di Marco e le istituzioni locali, si torna in una fase operativa. Il progetto, rispetto al passato, è stato ridimensionato: non si scaverà più a 14,5 metri ma a 12,5

metri ( 13,5 metri in avanporto) . Oggi il fondale misura una decina di metri ufficiali, ma è soggetto a insabbiamenti che hanno determinato, in passato anche l'impossibilità delle navi di entrare in condizioni di sicurezza con la bassa marea. Oltre all'escavo è previsto il rifacimento di alcune banchine, per un totale di circa sei chilometri. Il progetto costerà 235 milioni di euro, 60 coperti dal CIPE, 55 da fondi propri di AP e gli altri ottenuti grazie ad un finanziamento della Banca Europea degli Investimenti. Il presidente Daniele Rossi ha spiegato che i tempi di avvio del progetto sono legati a quelli burocratici ma, se tutto dovesse andare secondo quanto previsto, si potrebbe cominciare a scavare nel 2019, con il bando di gara pubblicato nella tarda primavera del 2018. In totale saranno scavati 4,7 milioni di metri cubi di materiale che finiranno in gran parte in tre aree dove saranno realizzate piattaforme logistiche. Una di queste sarà costruita da Sapir, la società a capitale misto pubblico-privato che è il maggior operatore portuale della città. Proprio l'accordo con Sapir, che non era stato trovato con la passata presidenza, è stato decisivo per la stesura del progetto. L'ipotesi di scavare a 14,5 metri non è tramontata ma è rimandata ad una seconda fase, da attuare in futuro>>.

La dichiarazione del sindaco di Ravenna Michele de Pascale, rilasciata - venerdì 15 settembre – a Ravenna Notizie nel corso della presentazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna 2017 e la dichiarazione del vice sindaco Fusignani del 22 Settembre.

Sindaco : << Questa giornata rappresenta uno snodo cruciale nella storia del porto di Ravenna. Il lavoro portato avanti fianco a fianco a supporto dell'Autorità portuale in questi pochi mesi dall'insediamento del presidente Rossi, è stato l'assillo di questa amministrazione. Non è trascorso un solo giorno nel quale, anche personalmente, non abbia fatto una riunione, una telefonata, un incontro al fine di cercare di dare il massimo dell'aiuto e del sostegno >>.

Vicesindaco: << Porto, siamo a un momento di svolta. Garantiremo e aumenteremo la competitività. Il 15 settembre del 2017, con la presentazione del progetto di escavo dei fondali, segna un punto di svolta e un viatico importante per la vita del porto e per lo sviluppo economico dell'intero territorio, in virtù dell'indotto che le attività portuali generano per Ravenna >>.

Ho voluto riportare le due dichiarazioni per dar più valore a quanto segue che mette in risalto la vera e tormentata vicenda del porto di Ravenna che, apparentemente, si sta avviando a soluzione. Nelle nostre frequenti riflessioni e cronache sulla complessa situazione del porto di Ravenna abbiamo sempre fatto riferimento alla "telenovela "del porto di Ravenna. E' quindi utile, per non perderne il filo, ricordare alcuni eventi e soffermarci su alcuni rilievi che appaiono come "la voce di uno che grida nel deserto" che, però non va sottovalutata. Si tratta del "solito" Alvaro Ancisi della Lista per Ravenna che esprime i suoi commenti a caldo ed alcune sue critiche pur riconoscendo che il lavoro tecnico svolto dall'Autorità è stato imponente ed encomiabile". Le dichiarazioni di Ancisi sono state raccolte da Ravenna Notizie del 19.09.2017. << Per presentare alla città il "nuovo" progetto del futuro porto di Ravenna sarebbe stato più che sufficiente il consiglio comunale, massima sede istituzionale di ascolto e di confronto con la cittadinanza, che ne discuterà il 26 settembre. Se mai, la conferenza stampa avrebbe dovuto farla, sempreché indipendente, l'Autorità del Porto, non il Sindaco, che ha fatto una sfilata di gerarchi da festa dell'Unità >>.

**PER ANCISI SI SONO PERSI 10 ANNI**

Ancor uno stralcio delle dichiarazioni di Ancisi: << Quello che oggi il maggiore quotidiano economico nazionale intitola : "Progetti ambiziosi a Ravenna per un porto a misura d'industria", porta in realtà questo titolo: "Approfondimento canali Candiano e Baiona... e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al Piano Regolatore Portuale vigente (PRP) 2007 - Prima fase". Significa che siamo fermi a dieci anni fa." (sic!) "Né potrebbe essere diversamente - insiste Ancisi - dato che nel frattempo il porto non è stato "approfondito" di

un

centimetro. Vietato dunque gloriarsi di un “nuovo” progetto che, se tutto va bene, comincerà a scavare nel 2019. Anche perché porta lo stesso titolo del Progettone, mela avvelenata che il regime offrì al presidente Di Marco appena arrivato a Ravenna, oggi finita in un cassonetto. I terreni da occupare coi fanghi, presupposto ineludibile perché il porto esca dalla secca, sono oggi quelli del Progettone stesso, esclusi solo i 90 ettari dei terreni agricoli di Porto Fuori, notoriamente “salvati” dal sottoscritto. Ma le Logistiche n. 1 e n. 2, cento ettari tra il Candiano e via Molinetto capaci di ricevere un milione e 350 mila metri cubi di fanghi portuali, le quali rappresentano la sola base certa del “nuovo” progetto, erano utilizzabili già dal 2012. Sarebbe bastato dar corso al progetto definitivo “Opere connesse al piano regolatore portuale del 2007”, appena approvato dal Governo. Il regime, in nome di interessi incompatibili con quelli del porto, ha invece preferito accantonarlo, tirando fuori dalla manica il Progettone. Si sono persi sei anni solamente per ripartire da qui, con un progetto “definitivo” peraltro tutto da approvare. Ma il regime festeggia."

Per Ancisi "non è ancora possibile dare carta bianca a questo “nuovo” progetto” perchè ci sono diversi "nodi da risolvere" di natura tecnica, operativa e politica. Non credo sia ora il caso di elencarli tutti.

Non credo ci sia bisogno di ulteriori commenti o chiarificazioni : Il quadro resta abbastanza chiaro. Ancisi, tra l'altro, sembra non volersi rassegnare ad alcune realtà ineluttabili, forse comuni ad altri porti italiani. Una tra tutte l'inadente presenza della politica nella gestione della “portualità”. Come già fu evidenziato in una precedente puntata, a Ravenna la politica non resta fuori dal porto come vorrebbe Delrio. Per cancellare ogni dubbio, la mozione dell'opposizione che chiedeva di tenere fuori la politica dall'economia del porto fu già respinta a larga maggioranza lo scorso dicembre. E cosa dire del sindaco di turno, de Pascale, che nella sua veste istituzionale è anche tra i maggiori azionisti, insieme a Regione, Provincia, ecc. del maggior ente “privato” che opera nel porto ? Si tratta del SAPIR i cui intrecci politici ed economici ed il suo ruolo cruciale all'interno del porto furono chiaramente fatti emergere dal Presidente Di Marco prontamente “defenestrato”.

Cosa dire ? Per ora contentiamoci dell'entusiasmo suscitato dalla presentazione del “ Hub Porto Ravenna 2017 ” e dell'ottimismo rassicurante del ministro Delrio.

La telenovela continua.

**Tobia Costagliola**

---

## **DIBATTITO E DISCUSSIONI NEL NOSTRO CLUB**

### **Ma dove vai se l'Accademia non la fai ?**

di **Gianna Camalich**

*Pubblichiamo due interventi dei nostri collaboratori sul campo sottolineando che noi non siamo contro l'Accademia della Marina Mercantile di cui auspichiamo una maggiore accoglienza di candidati ai corsi per ufficiali di guardia coperta e macchina. Il fatto che l'Accademia abbia allargato il campo ad altre qualifiche è dovuto al grande fabbisogno di personale specializzato per le navi da crociera. Ma prioritario , secondo i fondatori, ricordiamo Dino Emanuelli e Stefano Messina, dovrebbe essere la preparazione dell'ufficiale di coperta e macchina.*

Caro Decio, ho letto nel precedente DL News il suo articolo ( *era un comunicato stampa con due righe di commento ndr* ) sui nuovi corsi tanto reclamizzati e sponsorizzati (in TV, giornale e centro per l'impiego)che l'Accademia della marina mercantile organizza...

Non ci sono parole...

L'ACCADEMIA DELLA MARINA MERCANTILE che si occupa di fotografi, piuttosto che di cuochi, o venditori nei negozi di bordo...

E rilascia pure qualifiche... mi sembra tutta una farsa ! Non c'è più serietà in niente!

Secondo il mio modesto parere, e stando al complicatissimo quadro normativo per diventare ufficiale che si sta delineando e che oltretutto è in continuo cambiamento, l'ACCADEMIA DELLA MARINA MERCANTILE dovrebbe occuparsi solo ed esclusivamente della formazione degli ufficiali di coperta e di macchine e dovrebbe altresì supportarli nell'ottenimento delle certificazioni obbligatorie e necessarie agli ufficiali per procedere nella loro bellissima carriera marinara!

Dovrebbe lei stessa accreditarsi presso il MIT come centro autorizzato ad erogare i corsi di formazione , evitando di costringere la stragrande maggioranza dei marittimi ( compresi quelli del nord Italia) a rivolgersi ai centri del Sud Italia, che, oltretutto ne è disseminata...

E invece l'Accademia che fa invece di occuparsi in toto degli ufficiali?

Sforna fotografi, cuochi, commessi di negozio... Tutto questo è davvero ridicolo .

Gianna Camalich

## Nuove professioni e il ruolo... marginale dell'Istituto Nautico

di Ugo Doderò

Caro Decio, sono sempre il solito Ugo Doderò, tuo collaboratore, che spesso analizza facendo a volte il “bastian contrario”, ciò che viene pubblicato sul tuo ben conosciuto DL News in questo caso il recente foglio. Entriamo in argomento. Sull'ultimo foglio s'informa che il 14 Ottobre 2017 alle ore 10,15 nello stupendo salone di Palazzo San Giorgio verranno consegnati premi ai migliori allievi dell'Istituto Nautico e dell'Accademia della Marina Mercantile Italiana, tradizione che si tramanda dal lontano 1967, e di cui tu sei stato fondatore insieme ad Alberto Cameli. Alcuni si chiedono, e forse anch'io e tu ce lo chiediamo, come si può conciliare questa lodevole ricorrenza col fatto che il Ministero della Pubblica Istruzione e gli enti comunque preposti all'istruzione professionale degli allievi, non abbiano ancora provveduto a che i titoli di Cap.di L.C. e D.M. vengano rilasciati dopo una laurea triennale previa frequenza di un Istituto Tecnico Nautico – o equivalente -, come avviene oramai in tutta Europa e nel resto del mondo. Desidero inoltre, caro Decio, fare un commento su quanto pubblicato a pag.5 e 6 relativamente alle nuove figure professionali di cui l'Accademia istituisce nuovi corsi : “Assistenti d' Ufficio alle comunicazioni di bordo”, “Desktop”, “Photographer” e “Shop Seller”. Non ti sembra, caro Decio, che, con riferimento alla prima figura “Assistenti d'Ufficio alle comunicazioni di bordo”, non si poteva lasciare a bordo il Marconista? Si dice a proposito che sulle navi mercantili della marineria scandinava, l'Uff.le R.T. svolgesse pure attività di commissario( anche nella marina svizzera ). In quanto alle altre tre figure professionali non sono in grado di dare un giudizio sul loro impiego, ma si ha comunque l'impressione che l'Accademia voglia espandere sempre più il suo campo propedeutico per averne la supremazia didattica con Regione , fondo UE, grandi armatori. D'altronde gli insegnanti tutti bravi provengono dai vari collegi, mondo del lavoro , associazioni professionali, insomma insegnare all'Accademia è motivo di vanto e di onore... Ma a questo punto la domanda: serve ancora l'Istituto Nautico ?

Ugo Doderò

## Iniziative armatoriali

### IL GRUPPO GRIMALDI ASSUME 500 MARITTIMI ITALIANI

**Napoli, 5 Ottobre** .Nell'ambito del proprio programma di potenziamento e ringiovanimento

della flotta, il Gruppo Grimaldi ha recentemente avviato il processo per la selezione ed assunzione di 500 marittimi italiani da impiegare sulle nuove unità in costruzione.

Nelle scorse settimane, il Gruppo partenopeo ha infatti preso in consegna la nave Grande Baltimora, prima di un ordine di 10 PCTC (Pure Car & Truck Carrier) che verranno consegnati entro il 2019 ed impiegati nei collegamenti Mediterraneo-Nord America. E', inoltre, in fase di definizione l'ordine di altre sei meganavi ro/ro della generazione Grimaldi Hybrid Ro/Ro (G5GG), con l'opzione per altre quattro, che serviranno le autostrade del Mare del Gruppo nel Mediterraneo.

Infine, il Gruppo impiegherà entro fine ottobre il traghetto ro/pax Finneagle (ribattezzato Euroferry Corfu) sulle rotte in cabotaggio nel Mediterraneo Occidentale e rientreranno in flotta a gennaio 2018 i traghetti ro/pax Amsicora e Bonaria.

I profili professionali richiesti per le navi in arrivo in flotta riguardano le sezioni di coperta (comandante, 1° ufficiale, allievo ufficiale, ufficiale di navigazione, nostromo, marinaio, carpentieri, mozzo), macchina (direttore, 1° macchina, ufficiali, allievo ufficiale, operaio motorista, operaio meccanico, ottonaio, giovanotto macchina, elettricista) ed hotel (commissario di bordo, cuoco, cuoco equipaggio, piccolo e garzone cucina, piccolo e garzone di camera, cameriere, 1° cameriere).

Attualmente il Gruppo Grimaldi impiega oltre 13.500 persone (78% personale europeo e 22% extraeuropeo) di cui 4.100 a terra e 9.400 a bordo. Per quanto riguarda il personale marittimo, il Gruppo Grimaldi impiega sulle sue oltre 120 navi con varie bandiere europee (italiana, finlandese, svedese, inglese, greca e maltese) 4.600 italiani, 2.500 europei e 2.300 extra-europei.

I marittimi italiani sono imbarcati sia sulle navi che percorrono rotte in cabotaggio nazionale, chesu rotte nord-europee ed atlantiche.

Il Gruppo Grimaldi opera da sempre nella ferma convinzione che alla base del successo delle proprie attività ci siano la capacità e la qualità dei propri dipendenti, operino essi in mare o a terra.

*Per candidature prego consultare la pagina dedicata <http://www.grimaldi.napoli.it/it/careers.html>*

Per ulteriori informazioni:

Gruppo Grimaldi, Rel. Esterne: Paul Kyprianou Tel: 081/496246, Email: [kyprianou.paul@grimaldi.napoli.it](mailto:kyprianou.paul@grimaldi.napoli.it)

**COMMENTO. OTTIMA INIZIATIVA CHE DEVE ESSERE APERTA A TUTTI I MARITTIMI IN ATTESA DI IMBARCO (DL)**

## IL CASO ONORATO/MOB Y: Lo strano ed incomprensibile patriottismo di uno stimato armatore

*Come mai i nostri bravissimi giornalisti dello shipping non si sono posti questa domanda ?*

Ho letto recentemente di una coraggiosa decisione da taluni definita storica, sia per la forma che per il contenuto, presa dal Comitato di Gestione Portuale di Genova. Si tratta del rigetto della richiesta di Moby-Tirrenia ad operare in autoproduzione come impresa portuale ex art.16 legge 84/94. L'autorizzazione è stata concessa solo per quel che riguarda l'imbarco e sbarco rotabili e solo al terminal traghetti e non negli altri terminals.

A proposito ! Ma Moby-Tirrenia non appartiene a quel Vincenzo Onorato che da mesi ci delizia con nuovi proclami di sedicente patriottismo gloriandosi del fatto che impiega sulle sue navi solo equipaggi italiani? C'è da chiedersi quanto spontaneo sia il patriottismo di questo armatore "tutto italiano" che , gestendo navi di bandiera italiana, su traffico tra porti "tutti italiani" è obbligato, a norma delle vigenti leggi in materia, ad utilizzare equipaggi di nazionalità italiana ? Quali sono i suoi meriti ?

Attende forse un riconoscimento al "valor patrio" per l'ottemperanza all'obbligo citato? E cosa dire allora di tutti gli altri italiani che lo fanno in silenzio? Ma cosa pensa la gente quando legge tutti quei proclami corredati, recentemente, anche di foto di uomini e donne degli equipaggi, esempi e testimonianza di questa sua "missione a tutela del lavoro italiano"? Chissà quanto costa ogni pagina di quotidiano monopolizzata da questo "bizzarra" pubblicità non da tutti ben compresa ?

Qualcuno commenta che si tratta di una operazione mediatica, la cui comprensione non è alla portata di tutti ma che troverà presto un suo sbocco verso qualcosa di inimmaginabile per i comuni mortali... Quali saranno i tempi ? prima o dopo le elezioni?....

Tobia Costagliola

## NAVIGAZIONE INTERNA QUESTA NEGLETTA

### LETTERE DI ESPERTI INVITATI NEL NOSTRO CLUB

Ing. Dino Telesca e cap. Rudi Toninato

*Il nostro Ugo Dodero da sempre curioso ricercatore della logistica e della storia dei trasporti scrive all'ing. Telesca e al cap Toninato che abbiamo già ospitato nei nostri precedenti fogli telematici. La situazione è complessa e non si può ridurla a due parole, ma da questi interventi cortesi dei nostri amici si deduce che la navigazione in terra i Italia è ben lungi dall'essere presa*

*in seria considerazione dai vari governi con grave danno all'economia del nostro Paese.*

Caro Ing. Telesca, caro Cap. Rudy Toninato, ci siamo un pò perduti di vista, vero? Forse la nostra vecchia nave " Liberty " s'è arenata dinanzi al delta del Po...Noi siamo sempre in battaglia col nostro DL News " On Line ", che spero riceviate, lottando sempre per i consueti problemi della marineria, tra i quali il percorso professionale dei nostri Allievi Uff.li affinché si arrivi alla laurea triennale dopo gli Istituti Superiori, come avviene oramai in tutta l'Europa e nel resto del mondo, ma invano....pensate che oramai anche in Nazioni come l'Albania ed il Montenegro vi sono Università che laureano gli Allievi Uff.li con lauree triennali.

Lottiamo pure ancora affinché venga ripristinato, com'è sempre esistito, il Ministero della Marina Mercantile che potrebbe pure inglobare sotto la sua sfera d'influenza la Navigazione Interna, non vi sembra?

Cari amici, aggiornateci un pò sui vostri problemi . Durante il nostro reciproco silenzio v'è stato forse qualche progresso nei canali che erano in fase di costruzione come il canale navigabile tra Venezia e l'interporto di Padova? O altri? E' vero che si parla di rendere navigabile un tratto del fiume Arno?

Vi preghiamo di renderci ancora una volta edotti a proposito della Navigazione Interna con l'augurio con l'augurio che essa possa assurgere al livello di importanza che merita.

In ultimo Vi chiediamo se la Navigazione Interna ( lacustre, fluviale, canali, acque interne,ecc.) dipende sempre dal Ministero dei Trasporti come la Navigazione Oceanica?

Grazie mille, cari amici, per la vostra usuale cortesia, ed in attesa di un vostro cortese riscontro, gradite i più cari saluti

Ugo Dodero

Cari Ugo e Decio,

mi scuso se sono stato latitante...anche se non vi nascondo siamo ormai tutti in "galera" oppressi e demotivati da un sistema politico e amministrativo che tutto fa per OSTACOLARE la navigazione, sia interna che marittima.

Le continue chiusure del Ministero dei Trasporti (ne siamo dipendenti, anzi ne siamo TOSSICI) ci porta a rallentare incredibilmente la nostra produttività, vedi il DL 22/2009 dove ha paragonato le vie di navigazione interna a quelle del Reno e del Danubio imponendoci di rispettare delle direttive Europee che potevano tranquillamente essere derogate, secondo norma.

In affanno i nostri amici della navigazione litoranea e costiera in merito ai titoli professionali dei motoristi che dall'oggi al domani si sono visti passare da 750 CV per asse, a 750 CV totali...defenestrando buona parte dei motoristi imbarcati creando problemi a non finire agli armatori di motonavi.

Non parliamo poi dell'Idrovia Padova Mare, che come scalmatore sembrava già essere in via di esecuzione ma poi...come tante cose in Italia rimane là come opera incompiuta.

Proprio stamattina ho appreso dell'interrogazione parlamentare dell'On. Pastorelli ( a breve vi mando copia) dove si scopre esserci ancora fondi per 80 milioni di euro dalle leggi 380/90 e legge 194/98 non ancora erogati su interventi volti a migliorare la navigazione interna.

Follia? Si follia di avere delle amministrazioni che sempre pronte a lamentarsi che non ci sono i fondi per le opere, pur avendoli non hanno presentato progetti e lavori per effettuarli.

Siamo sempre più arretrati rispetto al resto d'Europa e non mi sorprende vedendo l'indifferenza politica e amministrativa (Ministero dei Trasporti il primo dei menefreghisti) che nulla fanno per incentivare l'utilizzo delle vie di navigazione.

Spero d'incontrarvi entrambi alla prossima riunione ATENA sarebbe cosa bella condividere con voi le nostre idee o meglio....pensieri.

Un caro saluto.

**Rudy Toninato** [rudy@deltatour.it](mailto:rudy@deltatour.it) [www.DeltaTour.it](http://www.DeltaTour.it)

Cari Ugo e Decio,

vi rispondo da Ginevra, dove sto dedicando un paio di giorni ai lavori della Commissione dell'UNECE sulla navigazione interna europea. La settimana scorsa ne ho spesi altrettanto, e per analoga causa, a Strasburgo, dove si decidono le normative europee (e quindi anche italiane). In entrambi contesti non vi è traccia dei nostri funzionari ministeriali, da anni. Il 13 ottobre saró a Bruxelles nel gruppo di esperti della UE sulla navigazione interna. Il tutto come delegato, non dell'Italia, bensì del CEMT (the Confederation of Maritime Technology Societies), a titolo gratuito (non rientro neanche di tutte le spese) e sottraendo tempo al mio lavoro.

Vi sembra sufficiente a condividere le vostre giuste lamentele?

Oltre a questo, stiamo aspettando di essere ricevuti dal Ministro dei Trasporti per ottenere il ripristino dell'Ufficio della Navigazione Interna Italiana.

Per quanto concerne la situazione dei canali e dell'idrovia padano-veneta, vedo che l'amico Rudy ha già risposto.

Cordialmente

**Dino Telesca**

**Studiotelesca**

Via Adamello, 6 - 28100 Novara - Italy \

phone & fax: +39 0321459414 \mobile: +39 3475403574

skype: dino19521 [info@studiotelesca.it](mailto:info@studiotelesca.it) @[www.studiotelesca.it](http://www.studiotelesca.it)

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

**Da Piano Di Sorrento**

**LA SCRITTRICE ANNA BARTIROMO NEL NOSTRO SALOTTO**

**auguri e complimenti per i premi ricevuti ( ce li racconta )**

**Firenze IBISKOS ULIVIERI Poeti per l'EUROPA- ce l'ho fatta con il libro inedito di Poesie-ANEMONI D'AVORIO- ma**

**me lo spediscono non essendo io presente in quel giorno.**

**Premio "HISTONIUM" VASTO (CH)- premio unico, assoluto per la REGIONE**

**CAMPANIA vinto per la sezione Narrativa con il mio recente libro**

**'L'IMPONDERABILE' GRAUSEDITORE,NA. Ritirato di persona. Ti ricordo che tu ne hai fatto anche una recensione. A Natale uscirà un'altra Antologia di Poeti**

**e Scrittori contemporanei in cui ci sono anch'io sotto invito.L'altra**

**antologia" 'L'evoluzione delle forme poetiche' in cui sono inclusa per la**

**poesia, a cura di NINNJ DI STEFANO BUSA' e di ANTONIO SPAGNUOLO è stata**

**pubblicata circa 4 anni fa. Al meeting internazionale di ARTE E CULTURA,"ARS**

**HARMONIA MUNDI" Accademia internazionalele di pittura, poeia e cultura, sono inserita**

**nel libro-catalogo :- ERO PELLEGRINO E MI AVETE OSPITATO, con un mio racconto**

**di mare, 'Il Viaggio, dove già tanto tempo fa describevo la sofferenza, i**

**disagi e lo sfruttamento degli immigrati. Ci sono altre cose ma, vedi, non**

vorrei annoiarti..

*A proposito di Facebook, mi aspettavo, caro Decio, una tirata di orecchie, ma è solo un mio modo per ritrovare amici e soprattutto parenti ormai troppo lontani per raggiungerli. Ma tu, se non sono indiscreta, dove vai? Spero in vacanza. GUARDA che questa BARCA, senza te, fa acqua! Ciao*

Anna Bartiromo

## I nostri ragazzi, tra discoteche e famiglie allargate

Sabato... La porta di casa si chiude dietro le loro spalle alla ricerca di un qualcosa che chiamano -divertimento- ma che spesso, ahimè, troppo spesso si trasforma in dolore. Ma essi corrono felici così la discoteca si riempie di giovani allegri, spensierati, senza problemi. E la musica cresce, di volta in volta sempre più alta, più sfrenata, più spinta e assordante, battente, fino a diventare un rumore che concede solo ad atti sfrenati e inconsulti devastando l'ambiente, invadendo le loro menti, alterandone i pensieri e scollegandone le capacità mentre le immagini che scorrono dal grosso schermo suggeriscono lassismo e provocazione. Ma è solo la miccia per pensieri già minati da rabbia, insoddisfazione, arrivismo, stupida spavalderia, senso di marcia potenza, abulia, noia che, misti alle dosi ormai incontrollate di alcool e droghe, si trasformano in violenza e indifferenza verso se stessi e gli altri in un vortice di incoscienza che si chiama sballo in cui annegano ogni sentimento e qualsiasi volontà lasciandosi trasportare dal puro istinto bestiale che la situazione incentiva, liberando così la loro parte peggiore di cui, forse, non avevano nemmeno coscienza. Da qui la follia, gli abusi, gli eccessi considerati distrazione, gioco, divertimento sebbene poi assumano tutte le forme della perversione. Cosa si lasciano dunque, davvero, dietro quella porta... La Società di oggi vive una disgregazione conclamata di valori dove non c'è più posto per la serenità, per i sentimenti, per il rispetto di se e degli altri, dove i veri modelli sono violenti e spregiudicati, per una genuina condivisione di opinioni, per il dialogo, la parola o un sano scambio di idee o per gli affetti più forti come quelli tra genitori e figli in quanto i primi o sono assenti per motivi (per carità giustificati) di lavoro ed hanno perciò poco tempo da dedicare loro o, se ci sono, sono talmente presi da altri problemi che incalzano o fortemente impegnati in altre faccende da non riuscire più neanche a guardarli negli occhi per leggervi qualcosa. Senza sottovalutare poi quali conseguenze può avere, oggi, su un adolescente quella 'SIGNORA' di gran moda, che è la famiglia allargata; una definizione senz'altro benevola per tentare di mascherare ciò che, in fondo, datemene licenza, non è se non che un gran casino dove i figli sono una sorta di birilli spostati un po' qua un po' là a proprio piacimento o, peggio, a uso e consumo dei propri capricci e dei propri odii o rancori, quando va bene. In caso contrario rischiano di diventare oggetto delle affettuose(?) attenzioni dei rispettivi nuovi compagni o compagne. Così i "giovani" hanno scoperto un grande amico/a :-La Tecnologia- in cui si danno da fare finalmente come protagonisti nei giochi di ruolo, buoni o cattivi che siano, cercano amici di cui si fidano e a cui si confidano scaricando la propria solitudine

interiore, rimanendone spesso vittime e così via, finché, del tutto inconsapevoli, sono strumenti nelle mani di vari mass-media che, prima li coinvolgono poi, in qualche modo li distruggono. Intendo forniscono loro una realtà alterata dove, se non c'è decodificazione, si confondono le idee, tutto diventa lecito e permissivo e dove la stessa violenza, verso se stessi o verso gli altri, non è che un modo diverso di interpretare la vita e sentirsi al centro dell'attenzione... Non chiedetemi di essere contro i giovani; l'inquinamento di questo nostro Mondo non colpisce solo acqua, cibo, animali o piante, ma anche i nostri cervelli. Non dimentichiamo inoltre che, a certi errori, non corrispondono pene adeguate. Creio che su questo, magari, bisognerebbe riflettere di più.

Anna Bartiromo

## Banche in sofferenza – La vera storia della Carige di Genova

Tutti i giorni, al mattino presto, su La7 c'è il programma giornalistico con ospiti chiamati Omnibus, di solito molto interessante nei fine settimana (sabato e domenica) dato che ci sono professori di economia e giornalisti seri come ospiti, a differenza durante la settimana ci sono ospiti a mio avviso inadeguati a trattare gli argomenti.

Banche in sofferenza – La vera storia della Carige di Genova”, coedizione goWare-Epoké (disponibile in versione sia ebook sia cartacea), scritto dalla giornalista Carlotta Scozzari. Sabato 23 settembre, invece, la puntata era interessante, perché, oltre al prof. Giulio Sapelli (storico di economia all'Università di Milano), che ha detto cose giustissime su euro, UE e Germania, ho trovato interessante la presenza della giornalista Carlotta Scozzari.

L'ho trovata interessante perché per la prima volta ho sentito parlare di un libro su Banca Carige, appunto scritto dalla stessa Scozzari. Banca Carige è sinonimo di Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, coinvolta nella bufera di crisi provocata dai vecchi vertici della banca, Berneschi in testa, portandola sull'orlo del fallimento.

Il libro si intitola “Banche in sofferenza – La vera storia della Carige di Genova”, coedizione goWare-Epoké (disponibile in versione sia ebook sia cartacea).

Il libro inizia nel 1993, ad aprile quando viene formato il governo di Carlo Azeglio Ciampi; ricordo siamo in piena era di Tangentopoli (a mio avviso non ancora conclusa), e sempre in quel mese Bettino Craxi viene preso di mira da una folla inferocita (ricordate?). Genova era orfana delle Colombiane del 1992 ed attraversava un periodo di incertezza politica, ma, allora direttore generale di Banca Carige aveva compiuto un viaggio in Austria, valicando in auto la frontiera a Tarvisio in Friuli.....

Stefano Briata

## Guida per il manager del mare

*Pubblicato nel 1994, questo libro oggi quasi introvabile, è ancora attuale nell'evoluzione dello shipping. Ricordando il grande Augusto Meriggioli.*

< ...La sicurezza della navigazione è patrimonio di tutti, ma le cifre impietosamente ci indicano che malgrado il progresso strumentale, l'ambiente mare continua ad essere ad alta pericolosità e mentre le statistiche evidenziano l'aumento delle avarie tecnologiche, si continua ad addossare all'errore umano il verificarsi degli incidenti in mare senza

investigarne le vere cause : pressioni economiche, normativa confusa, mancanza di procedure standard , difficoltà di comunicazione , carico di lavoro eccessivo. E nonostante l'acclarata certezza che le navi necessitino di meno tecnologia e il personale di maggior addestramento , le risorse finanziarie vengono assegnate per il 74% alla strumentazione , il 21% alla ricerca e solo un irrisorio 5% alla formazione professionale...>

<La parola COMUNICAZIONI è stata usata per descrivere quasi tutto ciò che avviene nel campo della trasmissione dell'informazione ... è stato calcolato che esistano almeno 2.600 definizioni per questa parola , che il termine sia tra i più abusati nel mondo del lavoro moderno e che il problema “ comunicazioni “ rappresenti lo scoglio sul quale si infrangono buona parte delle relazioni fra manager e subordinati> .

*( da Guida per il manager del Mare, A. Meriggioli, A. Pizzorno , apcm, 1994 )*

## EUROMED CONVENTION IN SARDEGNA CON IL GOTHA DELLO SHIPPING E DEI TRASPORTI

Santa Teresa di Gallura Oltre 600 delegati da tutta Europa riuniti a Santa Teresa di Gallura per la XXI Euromed Convention

· La sostenibilità ambientale è un fattore irrinunciabile per la sopravvivenza del trasporto marittimo mondiale

· Nuove costruzioni, decarburazione, digitalizzazione, concentrazione degli operatori e trasporto intermodale sono il futuro del settore

Si è svolta a Santa Teresa di Gallura, presso il Valle dell'Erica Resort, la XXI Euromed Convention From Land to Sea, il summit internazionale organizzato dal Gruppo Grimaldi, il primo armatore italiano e il più importante operatore al mondo per il trasporto di automobili e carico rotabile. Focus del dibattito è stato un tema di urgente attualità: lo sviluppo di modalità di trasporto via mare sempre più ecosostenibili, attraverso un processo che prevede la progressiva decarburazione e la conseguente digitalizzazione delle navi, investimenti economici importanti resi possibili dalla concentrazione degli operatori e sviluppo esponenziale del trasporto intermodale.

La sostenibilità ambientale non è solo un imperativo morale che si impone a tutti gli operatori del settore nei confronti del pianeta e delle generazioni future che lo abiteranno, ma è anche un fattore irrinunciabile di crescita e sopravvivenza in termini economici. La sfida recentemente lanciata dall'International Maritime Organization e dall'International Chamber of Shipping si pone infatti, quale obiettivo finale entro il 2050, la riduzione del 40% di emissioni di Co2 prodotte dal trasporto marittimo.

“Si tratta di un obiettivo coraggioso, che sarà necessario raggiungere indipendentemente dall'andamento dei traffici, dalla crescita di volumi e dalle nuove tecnologie che si renderanno disponibili – ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato dell'omonimo Gruppo

– L'inquinamento ambientale non solo compromette le nostre coscienze e la nostra immagine. Nel breve termine comporta alti costi di carburante e rischio di sanzioni amministrative, nel lungo termine rende scarsamente competitivi perché provoca una crescita esponenziale dei costi operativi”.

Per ulteriori informazioni :

Gruppo Grimaldi Rel. Esterne: Paul Kyprianou Ph: 081/496246, Mob: 3204076539 Email: [kyprianou.paul@grimaldi.napoli.it](mailto:kyprianou.paul@grimaldi.napoli.it)

Easycom Simonetta Prunotto – Vice President 010/5956334

[simonetta.prunotto@easycomonline.it](mailto:simonetta.prunotto@easycomonline.it)

## Sei giorni di Salone tutti carichi di novità e incontri di vela

**Genova** – La lunga kermesse del 57esimo Salone Nautico di Genova è arrivata al termine. Il bilancio è lusinghiero, 147.868 visitatori, di cui poco più del 20% sono stranieri, segnano un netto incremento nei confronti dello scorso anno, pari al 16,26%.

Un salone di Genova che pur denunciando ancora molte pecche e diversi problemi strutturali, si sta evolvendo di edizione in edizione, e i miglioramenti si cominciano a vedere. Il livello di pulizia è in costante aumento, la ristorazione è di ottimo livello e da quest'anno sono anche comparse delle zone attrezzate dove potersi sedere.

Un successo in particolare l'aspetto della sicurezza. In una città dove il livello di allerta terrorismo al di là del salone è sempre molto alto, riuscire a tenere un evento di questa entità senza condizionare i visitatori, come accaduto al salone di Cannes dove questi dovevano sottoporsi a lunghe file per passare nei metal detector, e senza che nessuno notasse la stretta sorveglianza alla quale è stato sottoposta la fiera durante tutto il suo svolgimento, è stato un vero successo della questura e della prefettura che si è coordinata con l'UCINA.

L'unico neo che vale la pena di sottolineare è ancora la facilità di percorrenza delle aree del salone, in particolare per la darsena dove è esposta la vela. I corridoi sono molto stretti e la folla, nei giorni di maggiore affluenza, si accalca.

Da LA VELA NEL WEB

## Coppa America il nuovo protocollo : si torna al buon senso sportivo

Auckland (New Zeland) – Grant Dalton, il Ceo del ETNZ defender della Coppa America, ha annunciato la pubblicazione del nuovo protocollo della prossima Coppa America e ne ha spiegato i contenuti in una diretta Facebook.

Il nuovo protocollo cambia profondamente la Coppa cercando di riportarla ai valori originari. Innanzitutto dai contenuti e dai toni si nota come il Challenger of Record, ovvero il team Luna Rossa capeggiato da Patrizio Bertelli, sia considerato parte integrante dell'organizzazione della Coppa e non un figurante come avveniva nell'era Oracle. Come Dalton ha ripetuto più volte le decisioni sono state prese di comune accordo dopo lunghe e amichevoli discussioni.

Il protocollo prevede che: Le barche saranno dei monoscafi da 75 piedi tecnologicamente molto avanzati. Le regole di classe dei nuovi AC75 saranno pubblicate il 31 marzo del 2018. Sarà quindi allora che si saprà come saranno realmente queste barche.

La laminazione delle barche dovrà essere condotta necessariamente nel paese di appartenenza del circolo velico che partecipa alla sfida.

Ogni team potrà avere due barche che dovranno essere messe in acqua in due momenti diversi. La prima barca potrà essere varata solo dopo il 31 marzo 2019 e la seconda dopo il 1 febbraio 2020. Prada Cup .E' stato ufficializzato che Prada prenderà il posto della Louis Vuitton, nasce quindi la Prada Cup.

**FINE**