

DL NEWS Costume e cultura di mare e di terra

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 15 dicembre 2017

DL 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/

TOPSAILS

a cura di Decio Lucano

DAL VENEZUELA CON AFFETTO . Caro Decio, come stai ? anche se non mi sono fatto più vivo con te e ti chiedo scusa, ma non ti preoccupare noi stiamo tutti bene, mi fa sempre piacere leggere le tue News , non ne perdo neanche uno ,sempre interessanti gli argomenti. Bene Decio non ti tolgo il tuo tempo, so che sei indaffarato con il tuo News,comunque con la avvicinanza delle feste ti auguro a te e la tua cara consorte di trascorrere un Buon Natale e un Felice Anno 2018 con tanta salute e prosperità, mi raccomando non mollare mai i tuoi News, sono la luce del faro di tutti gli appassionati di cose marittime e navali, ti abbraccio dal Venezuela. Ciao, Alfredo Puppo

Tieni duro il timone Alfredo, ti vogliamo tutti bene, ti sei sempre fatto onore con il tuo lavoro e la tua famiglia, tanti cari auguri tenace figlio della nostra marineria. (DL)

GRECI DI UNA VOLTA. Ho avuto frequentazioni che si sono trasformate in stima e amicizia con due armatori greci , genovesi di adozione, Spiros Magliveras e George Poulides, Ne parleremo ancora ; oggi dall'alto dei topsails voglio solo ricordare che Magliveras è stato uno dei precursori dei traghetti ro – ro , i popolari “ espressi “ ; Poulides invece nei cantieri Chantiers de l'Atlantique ordinò alla fine degli anni '90 una serie di navi da crociera il cui progetto fu poi “ trasferito “ ad altri gruppi armatoriali che hanno così rinnovato la loro flotta.

TTM, l'unica rivista italiana dello shipping, di proprietà del gruppo Repubblica/Stampa, esce in questi giorni con un allegato speciale Best Ships, e si appresta a doppiare la boa dei 49 anni nel 2018. Rivista a tutto tondo, partecipata da tutte le categorie del cluster marittimo (che non l'hanno mai abbandonata) e della cultura tecnica, coordinata da Angelo Marletta e attualmente con la collaborazione di Gianfranco Damilano e Sandro Stefani. Ricordiamo che già nel 2001 la Rivista aveva fondato un sito web utilissimo per gli operatori.

ENERGIA GAS. L'Italia importa il 90 per cento dell'energia dall'estero attraverso oleodotti, gasdotti , rete elettrica, (la più cara d'Europa) , porti , navi . Noi abbiamo un solo grande rigassificatore offshore di gas naturale , a Rovigo, gli altri due a Panigaglia e Livorno, contribuiscono in minima parte. Basta una interruzione ai confini che il nostro paese va in emergenza, Basta un po' di neve ghiacciata che si fermano i treni... Ma gli italiani protestano inutilmente .

CAVALIERI DEL LAVORO. Giovanni Novi , presidente del gruppo ligure dei Cavalieri del lavoro , benemerita associazione dedita anche alla formazione professionale, organizza ogni anno un incontro prenatalizio allo Yacht Club di Genova. Quest'ultimo è stato incentrato sulla musica nel cinema, con proiezioni di spezzoni significativi dei capolavori e degli autori commentati da Massimo Arduino. Un pomeriggio “ tra gli occhi e il cuore “. Grazie.

LO SPIRITO DEL CONTE. Giovedì 14 dicembre è stato presentato, a Villa Cambiaso nella sede della Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova, il contest “Lo spirito del Conte”, destinato a laureandi dei corsi di studio magistrali in Architettura, Disegno Industriale e Ingegneria Navale e Nautica.

“Lo spirito del conte” è un concorso di idee progettuali ispirato al transatlantico “Conte di Savoia”, che negli anni '30 ha rappresentato l'avanguardia tecnologica, l'eleganza e il prestigio dell'Italia nel mondo.

I concorrenti del contest, ispirandosi all'esempio dell'antico transatlantico, dovranno reinterpretare in chiave contemporanea i requisiti di avanguardia tecnologica, eleganza e prestigio illustrandoli attraverso i loro elaborati.

Al primo classificato del concorso (al quale sarà possibile iscriversi fino al 1° settembre 2018) sarà riconosciuto un premio di 5 mila euro, offerto dal Comitato Organizzativo della mostra itinerante “Italian Line – Storia marittima di una nazione”, che partirà da Genova il 1° giugno 2018.

(Intanto i cantieri tedeschi Mejer Werft hanno acquisito nuovi ordini per costruire navi da crociera con propulsione a gas che saranno seguite dal nostro Rina) (DL)

LEGAMBIENTE denuncia l'urbanizzazione selvaggia delle coste italiane dal 1985 ad oggi, prima in classifica la Calabria, seconda la Liguria, che però è la prima per numero di marinas. Badate bene sotto esame solo i litorali, ma se fate, **come denunciavamo noi da anni con Rachele Farina, Marco Delpino, una ricognizione delle colline nel golfo Paradiso, nel Tigullio da Rapallo a Zoagli il paesaggio è tutto disseminato di nuove costruzioni e di stradine che come serpenti avvolgono le colline. La convenzione UE del paesaggio, il ministero dell'ambiente, le soprintendenze, le regioni , i comuni che si ingrassano con le concessioni sono una palude burocratica che alimenta la corruzione.“Bellezza e onestà non ci salveranno più”.**
DL

CONTROPLANCIA

di **Massimo Granieri**

In arrivo una “nuova” normalità nel mercato dei noli

Fine anno e tempo di bilanci particolarmente attesi dagli operatori dello shipping e dagli armatori delle bulker che a fatica stanno cercando di risalire la china degli anni bui iniziati dal lontano 2008.

Per questa flotta il bilancio annuale si chiude per il terzo anno consecutivo tra incertezze e paure, ma in leggero rialzo, un risultato facilmente raggiungibile se si considera con quali tragici livelli iniziali ci si confronta.

La buona notizia è che l'equazione domanda-offerta si è contenuta a livelli abbastanza bassi sostenuta da una crescita moderata della flotta, nonostante lo scorso ottobre in occasione dell'ultimo Mareforum i rappresentanti dei cantieri navale nipponici abbiano espresso soddisfazione per il notevole numero di ordini ricevuti che li impegneranno a pieno ritmo per il prossimo futuro. C'è da sperare che sia stata una “buttata” creata appunto per l'occasione..

Evidente la tendenza al gigantismo con preferenza per le Ultramax e le Supramax, Kamsarmax o Post-Panamax alle Panamax, e aumenta il numero delle Valemax. I prezzi in apprezzabile ascesa con una variazione media tra il 10% e il 17% rispetto allo scorso anno. La nota dolente arriva dalle demolizioni, diminuite nel 2017 a causa di un migliore mercato dei noli che ha indotto gli armatori a posticipare i programmi di smantellamento delle unità più obsolete ed antieconomiche.

Una tendenza che però potrebbe cambiare quando l'armamento dovrà affrontare notevoli investimenti per adeguare la flotta esistente alla nuova Ballast Water Management Convention, entro Settembre 2019 per le navi esistenti. Al momento solo circa il 17/20% delle navi trafficanti è già adeguata a tali regolamenti. Altro scoglio sulla rotta delle vecchie unità con grandi consumi sarà la prossima applicazione delle Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships a nuove aree geografiche SECA (es. Cina, Europa, Mediterraneo) che penalizzandole potrebbe portarle sulle spiagge dei cantieri di demolizione.

Minor numero di navi rottamate compensato dall'aumento della domanda di stiva, ora più equilibrata e in leggera ascesa supportata dai prezzi delle materie prime in graduale stabilizzazione e incoraggiata da macro economia e fondamentali di segno positivo. Stabilizzazione e energia a prezzi ridotti potrebbero essere lo stimolo per un aumento dei consumi e quindi della domanda a beneficio dei traffici marittimi e dei noli nel prossimo futuro.

I traffici rimangono sempre influenzati dalla Cina, il locomotore più importante, ora ad un punto di svolta da un economia sottosviluppata e di crescita intensiva iniziato nel 2000 ad una fase di economia matura. Molteplici fattori quali la capacità manageriale politica, il rateo di crescita economica e della domanda domestica, il bilanciamento tra edilizia pubblica e privata contro il prezzo dell'acciaio, l'indipendenza amministrativa delle singole regioni, la lotta all'inquinamento e l'uso di energie alternative potranno fare la differenza sulle importazioni delle materie prime del Paese.

Il trasporto di carbone e minerale di ferro sono stati il "bread and butter" specialmente per le Capesize facendo registrare una crescita intorno al 3 e 4.2% rispettivamente. Le importazioni di carbone da parte della Cina potrebbero però calare in concomitanza di una maggiore produzione di carbone domestico e un uso sempre più ampio del gas.

Un grande aiuto ai traffici arriva dal grano e in particolare dalla soyabean che ha raggiunto quota +7% , importanti al fine dell'equazione miglio/tonnellata le rotte oceaniche del grano dal sud America e Stati Uniti verso l'Asia e l'Oriente.

La Cina quindi cambia marcia ma il resto del mondo e particolarmente i paesi emergenti in via di sviluppo, Asia, India e forse Africa saranno gli altri locomotori dell'economia mondiale?

Dopo tanto buio un quadro tutto sommato incoraggiante ma che impone una riflessione: l'andamento dei mercati finanziari, delle materie prime e quindi anche dei noli sono cambiati e nell'era dell'informazione "in tempo reale" molto più esposti e influenzati da eventi sociali, economici e politici di rilevanza. Un andamento anche positivo come l'attuale non sarà mai esente da repentini cambi di fronte, talvolta in totale opposizione con i precedenti .

E' probabile che i cicli del mercato dei noli, come già lo stiamo vedendo per il "mercato spot", saranno molto più contratti consegnando alla storia dello shipping la memoria di fasi della durata di 3/5 anni. E' forse questo il messaggio più importante che ci lascia il 2017, più che essere tornati alla "normalità" ci stiamo avviando verso, o forse siamo già dentro ad una "nuova normalità" con cui l'armamento dovrà confrontarsi e strutturarsi in conseguenza.

Massimo Granieri

LA LUNGA NAVIGAZIONE DELLA RIFORMA

“MI FAREBBE PIACERE VEDERE I PORTI COME GLI AEROPORTI”

(ma quando nacque nel 1903 il Consorzio del Porto di Genova aveva una ampia autonomia dl)

MILANO Carissimi Decio, Tobia, Ringrazio in particolare Tobia per l’utile e didascalica classificazione degli Organi previsti dalla riforma, molto utile anche per chi come me l’ha letta qualche decina di volte ma poi si perde nei meandri delle interpretazioni. In buona sostanza si materializza ciò che temevo; ovvero non è la forma che supera la sostanza, sembra infatti che non sia la governance ad influire sul buon funzionamento dei nostri porti bensì l’interpretazione di questa che è affidata ad attori di prevalente volontà politica e, dunque, spesso influenzati dalle contingenze (elettorali) più che dall’interesse per l’economicità delle decisioni; tra l’altro in un settore, trattandosi di infrastrutture, in cui le decisioni impattano per gli anni, se non decenni, successivi.

Ritorniamo, dunque, ad un mio grande cruccio espresso all’epoca della riforma quando dissi, forse in maniera provocatoria, “mi farebbe piacere vedere i porti come gli aeroporti”, ovvero totalmente privatizzati ed in balia del mercato, chi è più bravo vince”, ma mi fu risposto da un autorevole rappresentante governativo “I porti sono proprietà della collettività, ed a casa mia decido io chi entra”; peccato poi che ad entrare sono sempre gli stessi, oppure che si stendendo “tappeti rossi” a chi nei porti non investe nemmeno un solo euro. Non mi sembra questa una scelta molto perequativa ne tantomeno rispondente ai sani principi dell’Economia Keynesiana. Ad ogni modo, continuo ad avere un filo di speranza nella riforma nella misura in cui (e forse su questo sono non totalmente allineato all’amico Tobia) il centralismo decisionale affidato ai Presidenti non lo vedo elemento negativo; meglio una decisione sbagliata che un “pantano” del tipo di quello vissuto all’epoca dei Comitati formati da 23 membri. Dopo la mia “provocazione” chiesi di rivedere i principi di nomina dei Presidenti e dei Comitati, non tanto per allontanarli dalla decisione politica bensì per assicurarne una maggiore indipendenza operativa e per rafforzarne i requisiti tecnico-manageriali; ma l’appello non fu ascoltato. Provai ad indicare il modello Rotterdam ed Anversa quale riferimento, ma anche qui nulla di fatto.

A mio avviso, e l’ho sempre detto anche all’epoca in cui Merlo stava per assumerne l’incarico, nella nostra riforma le decisioni strategiche devono essere fortemente centralizzate; ed un ruolo determinante, lo ribadisco, può averlo la funzione della Conferenza di Coordinamento, a patto che questa esprima la volontà apicale del Ministro in tema di strategia globale per l’efficientamento dell’Infrastruttura Marittima Nazionale. L’attuale Ministro, a mio avviso, sta percorrendo un “sentiero strategico” abbastanza chiaro, speriamo che una volta tanto il tecnicismo e l’interesse per l’economia superino la breve visione politica. Non è vero che in Italia si investe poco nelle infrastrutture (siamo stabilmente oltre il 2% del GDP), piuttosto si investe male proprio per i motivi suddetti. Prova a fare un esercizio di memoria e vedi quante risorse pubbliche si sono sprecate nel recente passato nei nostri porti.

Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

LA CORRUZIONE NELL'ISTRUZIONE E FORMAZIONE NAUTICA IN ITALIA

Pubblichiamo una notizia ormai datata, risaputa nell'ambiente come si sospetta sia comune in altre sedi in Italia dove ci sono circa sessanta centri che operano nei corsi professionali per i certificati necessari per gli esami del personale marittimo. E ci sono una decina di esami solo per l'ottenimento del titolo di Ufficiale di guardia ; ma i corsi non sono tutti in un unico centro, i candidati , allievi, devono saltellare da una città all'altra, pagare, prenotarsi, insomma un iter da paese infelice. Poi devono iscriversi in Capitaneria per sostenere l'esame , e anche qui bisogna appellarsi a un calendario che varia da città a città. Auguriamoci che Guardia Costiera e Guardia di Finanza indaghino in tutti i centri, in tutte le sedi di esame, presso tutti gli istituti nautici , affinché almeno vengano individuati, a tutti i livelli compreso i ministeri, i responsabili di una situazione abominevole.

PALERMO . Il 7 dicembre a Palermo militari della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Palermo e del Nucleo di Polizia Tributaria di Palermo hanno eseguito misure cautelari personali nei confronti di 12 indagati a cui vengono contestati 59 tra atti di corruzione, induzione indebita a dare o promettere utilità, rivelazioni di segreto d'ufficio e falsi ideologici in atto pubblico nell'ambito di un'indagine, durata circa un anno, su episodi di corruzione nel rilascio di abilitazioni professionali per il personale marittimo imbarcato su navi mercantili e da crociera.

L'indagine ha permesso di far luce su un articolato contesto criminale nel quale operavano, tra gli altri, dieci pubblici ufficiali - tra cui quattro dipendenti del Corpo delle Capitanerie di Porto e tre dipendenti dell'Istituto Nautico di Palermo -, che agivano in concorso con il titolare della scuola di formazione internazionale marittima “Studio De Santis” di Palermo, abilitata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a svolgere corsi di formazione marittima propedeutici all'imbarco su unità navali.

Sono stati inoltre sottoposti a sequestro la sede dello “Studio de Santis”, il campo di addestramento per marittimi di Palermo che fa parte del compendio aziendale della società, diversi conti correnti, nonché beni mobili e immobili per un valore complessivo di 1.250.000 euro. È stato anche disposto il sequestro di una società avente sede nella Repubblica di San Marino e intestata al medesimo amministratore del “Centro De Santis”.

Guardia Costiera e Guardia di Finanza hanno reso noto che a seguito di complesse investigazioni- nell'ambito delle quali si è fatto ricorso ad intercettazioni telefoniche ed ambientali, pedinamenti, acquisizione di atti ed accertamenti bancari - gli investigatori sono riusciti ad accertare che i marittimi che formulavano istanza per partecipare agli esami - il cui superamento era necessario per ottenere le abilitazioni professionali e le certificazioni previste dalla normativa internazionale al fine di svolgere delicate e importanti mansioni a bordo di navi mercantili e da crociera, in alcuni casi legate alla sicurezza – venivano “avvicinati” da taluni degli indagati, che, in collegamento con il Centro internazionale di formazione marittima, promettevano il facile superamento delle prove, previa frequenza di “pre-corsi” a pagamento in effetti tenuti dagli stessi pubblici ufficiali che in seguito avrebbero fatto parte della commissione esaminatrice. (Da InFormare 7 dicembre)

STORIA DELLA NAVIGAZIONE, NELLO SVILUPPO SCIENTIFICO E TECNOLOGICO

IL LIBRO DI SILVESTRO SANNINO NON SOLO PER IL POPOLO DI "NAVIGATORI "

Un'analisi appassionata e profonda di Anna Bartiromo

PIANO DI SORRENTO Primo Dicembre, Sala Consiliare del Comune di PIANO DI SORRENTO, ore 10.30- Un mare senza fine- con i ragazzi dell'ISTITUTO NAUTICO "NINO BIXIO" la PRESIDE, vari professori ed un relatore di spicco , l'ex Preside Prof. AGOSTINO AVERSA ed un collega il prof ANTONIO RUSSO a commentare, meglio, ad introdurre e presentare uno tra le varie opere dello studioso SILVESTRO SANNINO. La Sala è gremita, molti restano fuori all'in piedi, io prendo una sedia e seggo un po' in disparte, ma sono richiesta accanto a Lui. E' un onore per me , che oltre che una sincera gioia. Si respira mare da ogni parte, lo avverto a pelle e, attraverso le pagine che, mano mano si sfogliano, quasi risento l'eco delle onde che s'infrangono sopra gli scogli o contro le chiglie delle navi e il profumo del mare. "STORIA DELLA NAVIGAZIONE...., e il viaggio comincia disvelandosi con tappe inattese e momenti diversi quale filo di lana da un fuso su un telaio. Si va molto indietro nel tempo, a partire da 3000 anni B.C. con i FENICI grandi e impavidi navigatori dell'epoca che, come scrive SANNINO, fondarono città come TIRO, BIBLO e SIDONE, dando vita a scambi e commerci...(già facevano uso di tintura rossa per le stoffe ricavata dalle Murice). In tal modo si allargano gli orizzonti, le loro imbarcazioni snelle e lunghe solcano i mari con audacia. Poi il riferimento inevitabile ed insostituibile alle STELLE che hanno un'importanza di rilievo per i marinai nell'orientamento prima delle scoperte delle molteplici strumentazioni più o meno antiche e moderne. Così la narrazione continua supportata dalle eccezionali ed istruttive immagini visive inserite nel libro che, dal computer, scorrono sulla lavagna supportate e spiegate dalla complice voce di A. AVERSA di cui si avverte la profonda PASSIONE non solo nell'enunciare ma anche nel partecipare quale CO-PROTAGONISTA ad un incontro dai contenuti pregni di una storicità e di un approfondimento ed un impegno di lavoro assolutamente eccezionali. C'è davvero di tutto- descrizioni accurate di strumenti di bordo, raffigurazioni di reperti ormai quasi introvabili, nomi, citazioni di episodi e di uomini semiconosciuti o dimenticati, riferimenti a fatti e a comandanti che hanno fatto, in qualche modo la Storia di popoli di navigatori, scienziati, inventori e così via fino ad arrivare ai giorni nostri. Il tutto con una dovizia di informazioni e ricerche, frutto di uno studio approfondito, di una notevole onestà del porgere e di una Coscienza Marinaresca fuori dal comune e di una eccezionale conoscenza del globo terraqueo. Non mi addentrerò oltre

nell'argomentare sui contenuti di un testo di così alto valore perchè non potrei, ma di cui posso certamente affermare che il conoscere e l'apprendere i contenuti di un così vasto ed istruttivo argomento quale è LA STORIA DELLA NAVIGAZIONE sarebbe motivo di sicuro accrescimento interiore per coloro che dovranno affrontare il MARE, una ricchezza insomma da non sottovalutarsi al punto da proporre, a mio avviso, questo volume ed altri analoghi come testo di studio di base (e non solo un regalo per i più bravi come generosamente ha fatto l'autore) per tutti gli Istituti nautici (e, magari, non solo) onde consentire agli alunni un panorama più ampio e decisamente più colto dell'ambito lavorativo con cui dovranno misurarsi. Sono stata al fianco dell'amico Sannino come scrittrice ma mi sono rivolta ai presenti ed agli alunni come 'docente' ricordando loro che, a proposito della figura del Comandante, ci vuole passione, professionalità, prontezza di riflessi, abnegazione, forte volontà, coraggio e Studio-si badi - studio continuo fatto di aggiornamento e di consultazioni sempre all'avanguardia. Se pensate che tutto ciò vi manca e credete di poter navigare solo per i soldi, allora statevene a casa e cambiate mestiere!

In chiusura una riflessione- un Comandante resta pur sempre un 'uomo' potrebbe, in qualche caso, avere anche un briciolo di paura? Uno di loro mi ha risposto- *Un Comandante non ha il tempo di aver paura poichè, di fronte ad un pericolo, la decisione deve essere immediata....* Devo dire che me lo aspettavo ma era necessaria la conferma e lo ringrazio, purtroppo non ricordo il suo nome. Che dire un viaggio più istruttivo, interessante e vario nonchè affascinante non potevo farlo. Grazie per l'invito, è un incontro che mi resterà nel cuore.

Anna Bartiromo

LA BELLA CORNIGLIANO

La testimonianza del comandante Stefano Giacobbe

GENOVA.Carissimo Decio ,in riferimento a quanto scritto sul tuo ultimo DL NEWS leggo i ricordi descritti ,così toccanti ,di Ugo Doderò che hanno ricordato la mia fanciullezza trascorsa nel paese natio di Cornigliano quando Cornigliano era " La bella",non ancora violentata dall'industria siderurgica nè dalla selvaggia immigrazione che ha stravolto la vita di una intera cittadina dedita alla pesca,alla navigazione all'agricoltura (Coronata).Or bene mi permetto di aggiungere ai già completi ricordi di Doderò anche le presenze dei Barbi,delle Lalle ,dei cugini e.....i "durbetti bianchi di letti e e tuage bianche in scia toua ".un sentito grazie a Doderò per aver risvegliato questi dolci ricordi di una vita di quartiere più povera ma serena e coesa .

Per quanto riguarda gli argomenti trattati durante l' incontro degli stati generali dell'economia svoltosi ultimamente a Genova sulla terrazza Colombo , concedimi di dire qualche mia considerazione su questo tuo prezioso blog.

Come premessa ricordo che dopo 11 anni di navigazione (primo imbarco da mozzo ed ultimo da comandante)sono stato impegnato dal 1971 al 1981 quale responsabile dell'accosto preferenziale Costa di Ponte Somalia (GE) con annesso aree e capannone merci sfuse per poi passare quale top manager nel campo containers della Contship.sino alla pensione .

Ho avuto l'onore e l'orgoglio di conoscere e lavorare con un Armatore (nota la A maiuscola)

accorto, umano e lungimirante quale è stato il compianto dott. Giacomino COSTA ,che già dagli ultimi 70' aveva ideato, avviato e reso funzionante il centro intermodale di Rivalta Scrivia, che poteva raccogliere (via treno o camion) tutta la merce sbarcata in diretta dalla banchina a questo centro di smistamento merci , rendendo così tutto più snello e veloce lo svolgimento delle operazioni commerciali in porto da e per nave .

Naturalmente nella Sua mente era collegato il potenziamento del trasporto via ruota ferrata e il conseguente traforo di parte dell'Apennino (30m km di galleria) . Se ne parlava già da un centinaio di anni !!!

Non se ne fece più niente - Arrivò un po' di tempo fa il ministro Antonio DI PIETRO asserendo che il terzo valico sarebbe stato inutile e tutto saltò in cavalleria .

Se ne parla ora con coerenza con gente che sembra avere le idee chiare e con voglia di fare : Gronda, Terzo valico ,avanzamento diga foranea al largo, dragaggio .accosti per mega navi da 18.000 teus,,potenziamento rete ferroviaria.

Anche se siamo ancora senza ministro della Marina Mercantile sembra che l'attuale ministro del RIO con il sindaco Marco BUCCI ,ed il governatore della regione Giovanni TOTI pressati dal cluster marittimo genovese vogliano fare sul serio ed entrare in competizione con i porti del Nord Europa per agganciarsi con le tratte europee e conseguenti collegamenti con la Cina (quest'ultima la vedo come un grande giocatore piglia tutto) . Grazie Decio per lo spazio e l'attenzione concessomi . un abbraccio

Stefano Giacobbe

COSTUME ITALIANO

QUELL'OLIGARCHIA NELLE TELECOMUNICAZIONI RAI di Silvestro Sannino

TORRE DEL GRECO.*La faccia tosta degli esponenti di quell'oligarchia (Fabio Fazio, Bruno Vespa, Conti, Clerici...etc.) che fa il bello ed il cattivo tempo nell'informazione di Stato e che vuole a tutti i costi "giustificare" le altissime prebende per le prestazioni "artistiche" in RAI, è davvero ammirevole, sconfinata, senza limiti. Merita un po' di attenzione!*

BRUNO VESPA ED IL CLUB DI ROMA- Non molto tempo fa Bruno Vespa, accennando al Club di Roma ed ai Limiti dello Sviluppo (1972) ebbe a dichiarare, quasi per dar conforto al suo "contributo allo sviluppo economico italiano", che in fondo gli autori di quello studio/previsione avevano sbagliato tutto "Oh! ma ne avessero azzeccata una!"; e lo diceva con quell'aria di saccente che si pone sopra e prima dell'Oracolo di Delfi. E qui Vespa, se proprio ce ne fosse stato bisogno, ha dimostrato di che stoffa sono fatti questi "artisti" RAI ai quali è lecito pagare contratti milionari. Il Club di Roma, che non è un'associazione di goliardi romani, ma un gruppo internazionale di personalità del mondo scientifico, economico e industriale che ha cercato di capire i problemi che assillano il genere umano, diede incarico al System Dynamics Group del celebre Massachussets Institute of Technology (MIT) di fare una ricerca per individuare possibili modelli capaci di simulare adeguatamente sistemi complessi. L'approccio doveva essere necessariamente diverso da quelli tradizionali, analitici e deterministici, per pervenire ad un modello matematico di tipo globale e stocastico. Il Gruppo del MIT aveva il kow-how per svolgere il compito. Elaborò alcuni modelli matematici

di natura probabilistica ed esegui delle simulazioni. Il problema di fondo non era tanto quello di fare previsioni e pervenire a risultati numerici definitivi ma piuttosto trovare il metodo, il sistema per affrontare i problemi a scala mondiale e la Conferenza di Stoccolma sull'Ambiente del 1972 evidenziava quanto fossero difficili; e l'approccio sistemico era il più adatto alla bisogna perché è la comprensione del tutto che consente di conoscere la funzione delle parti e non viceversa. In Italia all'epoca tale "filosofia" era appena masticata da Antonio Ruberti, il quale in seguito fu anche Ministro dell'Università e della Ricerca, che dal 1973 insegnava Teoria dei Sistemi. Le simulazioni operate dal Gruppo del MIT dovevano introdurre delle ipotesi in relazione alle condizioni allora esistenti; se queste cambiano occorre apportare correttivi alle inferenze ed è questo il metodo generalmente usato nello studio dei sistemi complessi. Quindi il sig. Bruno Vespa con la sua affermazione non si rendeva conto di quello che diceva; anzi, in buona sostanza, ha detto che il MIT, l'ente scientifico più prestigioso nel mondo, lo possiamo pure buttare nel cestino, nella spazzatura. E bravo il Vespone, "artista" della RAI dai giudizi perentori e trancianti emessi col sorriso furbetto e beffardo!

FABIO FAZIO – CHE TEMPO CHE FA (sic). Il conduttore del programma "che tempo che fa" ad un'osservazione di Renato Brunetta sui suoi guadagni milionari in RAI ebbe l'ardire e la faccia bronzea di rispondere che lui faceva guadagnare l'azienda alla quale milioni di italiani pagano un cospicuo canone, e l'affermazione acquista tanto più risalto quando si consideri che il Faziotto si dà pure arie da intellettualoide leggendo qualche periodo del solito libro del solito scrittore di successo (quanti ce ne sono in giro!) che, forse in cambio di robusti cachet, sono ospiti della sua trasmissione. Intanto il titolo è stato già definito sballato e blasfemo sotto il profilo linguistico da Anna Bartiromo (DL NEWS 38,pag.10); e tuttavia il furbetto Fabio, che gironzola nei locali della RAI da quando era ancora "in fasce" (e quindi il suo richiamo ad una presunta vita povera e grama fatta in tenera età perde ogni credibilità) nel coniare il titolo galeotto aveva la fonte cui attingere e precisamente la lingua napoletana. Infatti a Napoli si usa dire "ih! 'ch'e tiemp'o ch'a 'ffa! Che tradotto in italiano diventa "Vedi che tempo che fa!" per indicare un tempo un po' anomalo e quindi non favorevole ad escursioni in barca et similia. E poi nel linguaggio parlato il napoletano tende ancora a sintetizzare, a troncicare eliminando la ih! e quindi rimane il titolo del Faziotto non solo sballato e blasfemo ma soprattutto con evidenti sintomi di plagio; e purtroppo per la lingua partenopea non è la prima volta che si registra un esproprio gratuito. Ma il Faziotto non si limita a darsi arie da intellettuale; egli si erge anche a vestale del buon costume quando la sua partner Lucianetta inizia i suoi turpiloqui a briglia sciolta e senza freni; allora si prende la scena, con espressione da moralista turbato, e sfoderando un monotono "gridolino" poco spontaneo e piuttosto ridicolo invita costei a frenarsi, a tenere toni più acconci. Per tornare ai guadagni il Faziotto si è mai chiesto quanto il suo "volto noto" deve alla RAI, vale a dire alla TV di stato? Senza la RAI il bimbetto sarebbe un illustre sconosciuto e se si facessero un po' di conticini aritmetici verrebbe fuori che lui risulta in gran debito verso l'Ente Pubblico Televisivo e questo vale anche per gli altri membri di quella bronzea oligarchia richiamata sopra.

Ma vi è ancora un altro aspetto da considerare. Se l'auditel viene assunto come valore supremo nella vita civile dovremmo chiudere centri di ricerca, università, scuole, catasto, servizio sanitario, attività di milioni di piccoli imprenditori etc. etc. Su un piano pedagogico io avrei molte difficoltà a spiegare ai giovani che si debba ritenere costituzionale e congrua la circostanza che in un'azienda di stato un dipendente, non occasionale, possa guadagnare 10 o 20 volte la cifra percepita dal mio Presidente della Repubblica che svolge una funzione certamente più difficile e più importante di quella di questi oligarchici protagonisti e padroni della comunicazione senza contare il diverso piano etico e simbolico in cui si colloca la Sua figura pubblica. Ma tutti questi distinti signori del club oligarchico sub RAI conoscono chi è

James Clerck Maxwell o Joseph Fourier? E tutta quella schiera di soggetti che con la loro opera, spesso realizzata con grande umiltà e senza riflettori, hanno messo a disposizione dell'umanità strumenti e condizioni per riscattare l'uomo dai lavori più massacranti e consentire anche ai privilegiati di alleviare il loro stato fisiologico e psicologico? Ma lo "scettro" che ritengono di poter impugnare l'hanno avuto per testamento da Abramo?

EUGENIO SCALFARI – Per l'alto mare aperto

Eugenio Scalfari – giornalista, fondatore di quotidiani, direttore di importanti giornali, scrittore etc. – viene considerato un santone della cultura italiana. In politica di recente si è autodefinito "padre" di Veltroni e "nonno" di Renzi. Nel 2010 scrisse, per Einaudi, "Per l'alto mare aperto". Dice che lo scrisse per necessità e non per libera scelta a testimoniare quattro secoli di modernità sempre fluttuante attraverso la rivisitazione dei grandi del pensiero, della produzione storica, filosofica, letteraria, artistica modulata dalla vita quotidiana. Una sorta di breviario civile, metafisico e morale. Ho cercato di capire la scelta del titolo ma con scarsi risultati. Scalfari inizia il suo viaggio con Diderot, il quale aveva portato a termine l'Encyclopédie iniziata assieme a D'Alembert e considerata l'opera scientifica più rappresentativa del secolo dei Lumi. Ma il suo dialogo con Diderot ruota solo su temi filosofici; poi passa a Montaigne, cita Cervantes e Galileo e via via incontra Descartes, Spinoza, Kant, Chateaubriand, Toqueville, Hegel, Leopardi, Marx e tutti i soliti noti per finire a Italo Calvino, suo compagno di liceo, e a Montale. Si cruccia di non aver dato ospitalità ai classici dell'economia (Smith, Locke, Ricardo, Keynes...) su cui si è forgiato il suo esprit de finesse economico.

E' ben noto che il titolo del libro è parte del verso in cui Dante fa dire a Ulisse "Ma misi me per l'alto mare aperto" (Inf. XXVI, 100) di certo uno dei più belli e felici della Divina Commedia, per espressione poetica ed eleganza stilistica oltre che per il significato intrinseco. L'Ulisse dantesco, vinto da un irrefrenabile "ardore di divenir del mondo esperto e de li vizi umani e del valore" decide di mettere la sua persona corporale per l'alto mare aperto. La navigazione per l'alto mare, fuori vista della costa, era pratica antica: navigare per altum o per altum facere vela consentivano di traversare il Mare Nostrum in lungo e in largo. Si dirigeva al largo ma poi si vedeva "terra", si atterrava. Ma quando l'Ulisse di Dante supera le Colonne d'Ercole e mette la prua a ponente "sempre acquistando dal lato mancino" ha davanti a sé non solo l'alto mare ma un mare aperto senza confini, un mare tenebroso, che conduce agli antipodi, ove la nave infine sprofonda avvitata in un vortice. La teoria degli antipodi (piedi contro piedi) ha una sua dottrina nell'antichità greca romana; poi viene messa in discussione dai padri della Chiesa con argomentazioni sottili sia sul piano cosmologico sia sul piano religioso/teologico. Tutta la Patristica prende posizioni più o meno variegate sul tema, da Lattanzio, strenuo dissidente dell'esistenza degli antipodi, ad Agostino il quale risolve dicendo "Melius est dubitare de occultis quam litigare de incertis" (meglio dubitare delle cose occulte che litigare su quelle incerte). La questione va avanti lungo tutto il medioevo e trova una prima risposta solo quando i portoghesi nel 1470 superano l'equatore. L'esperienza dei fratelli Vivaldi, ai tempi di Dante, turba le menti e lo spirito e trova nel vero rinascimento scientifico del XIII secolo posizioni aperte e avanzate come quelle di Alberto Magno e Tommaso d'Aquino. Tutti questi aspetti non emergono nel libro di Scalfari; nel capitolo terzo viene proposto l'Ulisse, o meglio l'Odisseo di stretta concezione omerica. Solo un accenno, verso la fine, per l'Ulisse dantesco ma gli antipodi restano sempre estranei. Nel capitolo XIX viene ripreso l'Ulisse/Odisseo secondo la visione di James Joyce ma la tematica degli antipodi è ancora più remota come pure quella del mare tenebroso ed impenetrabile, pieno di mostri e di pericoli di ogni genere che tramandavano gli arabi e sul quale si avventurò poi Cristoforo Colombo. E dunque nello scegliere il titolo il Santone della "cultura" italiana si rendeva conto di quello che faceva? O si lasciava sedurre da lontani ricordi liceali? Nella sua navigazione filosofica, letteraria, politica Scalfari ha dedicato breve spazio al tema

economico, tema che ha trattato in centinaia di articoli di fondo sul giornale da lui fondato e diretto. Talvolta ho cercato di leggere alcuni di essi ma sono stato sempre preso da uno strano torpore mentale e non sono andato mai fino al termine. Il suo modo di vedere l'economia raramente fa venire alla mente che si tratti di un fenomeno complesso, dipendente da vari fattori o variabili e quindi di non agevole elaborazione sul piano della interpretazione, della esegesi e della proiezione quantitativa. Eppure in economia il fattore quantità è centrale per cui economisti alla Paul Samuelson, premio Nobel nel 1970, riescono piuttosto difficili da esplorare e approfondire dai laureati in economia italiani che nei loro corsi universitari sostengono appena un esamuccio di matematica. E lo Scalfari nazionale come si colloca in tale faccenda?

Se si considera che in Italia non esiste un giornalista esperto di problemi di Scuola, che pure interessa alcuni milioni di persone, che in molte Istituzioni delicate si annida una diffusa e funesta ignoranza, che parlar per dogmi o per supponenza è molto più facile e comodo per la schiera dei privilegiati di ogni genere...che per i giovani si presenta un futuro sempre più incerto, specie se titolati e di sani principi, allora forse è il caso, parafrasando un po' quell'ecclettico ed inquieto poeta che è Ugo Foscolo di "temprare lo scettro a questa oligarchia necrofila di tiranni civili per sfrondarli degli allori di cui si cingono e svelare alle genti, specie se giovani, di che lagrime gronda e di che sangue."

Silvestro Sannino, dicembre 8, 2017

ATENA NEWS

"Provare per credere

Sperimentazione e simulazione nella costruzione navale"

Ai Soci e Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA
Agli studenti del corso di laurea in Ingegneria Navale

Desideriamo rinnovarVi l'invito all'evento organizzato insieme al DITEN della Scuola Politecnica dell'Università di Genova che associa, come per gli anni scorsi, la presentazione dell'attività di studio e di ricerca presso il DITEN all'occasione dello scambio di auguri per le prossime Festività.

Il seminario di quest'anno avrà per tema:" Provare per credere Sperimentazione e simulazione nella costruzione navale" lunedì 18 dicembre 2016

PRESIDENZA SCUOLA POLITECNICA Polo Navale del DITEN, Aula A2 Villa Giustiniani Cambiaso, Via Montallegro 1 – Genova

PROGRAMMA

Giovani ricercatori del DITEN illustreranno le metodologie di calibrazione di modelli numerici con i risultati delle analisi sperimentali adottate nello studio di strutture navali, con la presentazione di casi trattati nell'ambito dell'attività di ricerca nel Dipartimento.

17:00 Relazioni

- **Incertezze nella valutazione del momento flettente in acqua tranquilla della trave scafo: non dare mai nulla per scontato... (Tomaso Gaggero)**
- **La rigidità di alberi e vele: dipende purtroppo da come si deformano e non solo da geometria e materiale! (Stefano Ghelardi)**

· **Giunto ibrido incollato e bullonato tra scafo e sovrastruttura: modelli analitici o calcoli agli elementi finiti? (Marco Gaiotti, Cesare Rizzo)**
Studenti e soci ATENA sono invitati
ATENA, Sezione Ligure Piemontese Per informazioni: genova@atenanazionale.it

Nasce la rete dei Musei del mare e della Marineria d'Italia. **E a gennaio salpa il Museo Navigante.**

GENOVA Cinquantotto musei del mare e della marineria insieme in un comune progetto per valorizzare il patrimonio culturale marittimo italiano.

È nato così il Museo Navigante - una iniziativa promossa dal Mu.MA-Galata di Genova, il Museo della Marineria di Cesenatico, l'associazione La Nave di Carta della Spezia e l'AMMM-Associazione Musei marittimi del Mediterraneo - che ha riunito musei, pubblici e privati.

Da oggi il Museo Navigante è on line - sul sito www.museonavigante.it con le schede dei musei del mare italiani - e a gennaio 2018, con l'inizio dell'Anno del patrimonio culturale Europeo, salperà, a bordo della goletta Oloferne, e farà rotta dall'Adriatico al Tirreno, con tappe in tutte le regioni costiere, per arrivare infine a Sète (Francia) in occasione della manifestazione Escalè à Sète in rappresentanza dei musei italiani.

All'iniziativa hanno aderito musei di tutta Italia che adesso hanno un "porto" nel sito www.museonavigante.it dove sono consultabili, regione per regione, le schede informative e dove sono raccolte molte notizie sui tesori e sulle memorie che custodiscono.

«Finalmente abbiamo un primo censimento dei musei del mare e della marineria italiani, privati e pubblici, ad arricchire la rete dei Musei Marittimi del Mediterraneo e le reti regionali che si stanno costituendo, dalla Catalana alla Ligure, dal Golfo del Leone alla Campania,» dice Maria Paola Profumo, presidente dell'AMMM di cui il Galata è capofila. «Sono stati catalogati per quattro grandi categorie: storico-navale, archeologico, naturalistico ed etnografico. Ne è emerso un panorama molto ricco, diversificato e molto attivo. Il nostro obiettivo è far scoprire e promuovere il patrimonio marinaro, materiale e immateriale: barche, reperti, cimeli ma anche, e soprattutto, memorie di lavoro, di migrazioni, di comunità che di mare hanno vissuto e vivono.»

Il Museo Navigante ha l'adesione della Marina Militare - custode di gran parte del patrimonio navale e marittimo nazionale - della Guardia Costiera, oltre che di Assoport, l'associazione che riunisce le Autorità di Sistema Portuale, del Registro Italiano Navale (R.I.NA), Assonautica, Federcoopesca-Confcooperative, Assonat.

RTVSan Marino è media partner dell'iniziativa alla quale hanno aderito molte aziende del settore: Contship Italia, Ricci Federico Forniture Navali, La Dragaggi, OPA assicurazioni e Mursia, editore del mare in Italia. Collaborano al Museo Navigante: Lega Navale, ANMI, UVS-Unione Italiana Vela Solidale.

«C'è un grande bisogno di recuperare e rivendicare l'identità marinara di questo Paese» dice Marco Tibiletti, presidente della Nave di Carta, associazione di promozione di cultura del mare che in oltre vent'anni ha imbarcato e fatto navigare più di seimila ragazzi «I valori del mare sono solidarietà, cooperazione, rispetto, tolleranza, lavoro, e coraggio: una grande scuola di formazione per le nuove generazioni.» A bordo del Museo Navigante ci saranno anche gli allievi degli Istituti Nautici d'Italia.

«Quello che vogliamo evidenziare con il Museo Navigante» dice Davide Gnola, direttore del Museo della Marineria di Cesenatico, premiato nel 2017 tra i migliori musei italiani (Premio ICOM-Italia) «è che i musei marittimi sono fattori di sviluppo nei territori. Se vogliamo

migliorare la nostra offerta di turismo culturale, in un Paese che ha otto mila chilometri di coste e una tradizione marittima secolare, non possiamo trascurare i nostri musei e le nostre barche storiche». Passato, presente e futuro si fondono nel Museo Navigante che, in attesa di mollare gli ormeggi, è anche sui social network: su FB, su Twitter, su Instagram e su Youtube. @museonavigante.it

Per informazioni: Ufficio stampa Museo Navigante - press@museonavigante.it – tel. 335 7350293

LUCA SISTO DIRETTORE GENERALE CONFITARMA

Gennaro Fiore lascia il “ ponte “ dopo molti anni di preziosa attività al dottor Luca Sisto, figlio d'arte, persona competente e leale, al quale DL NEWS augura buon lavoro nel superare le inevitabili sfide che l'armamento deve affrontare nella navigazione

ROMA Nuove nomine per Confitarma, che durante il Consiglio confederale dello scorso 6 dicembre, presieduto da Mario Mattioli, ha formalizzato i nuovi incarichi di Direttore generale e Tesoriere.

Al posto di Gennaro Fiore, entrato in Confitarma nel 1983, Vicedirettore dal 1998 e Direttore dal 2003, è subentrato Luca Sisto, nella confederazione degli armatori dal 1989 e dello scorso anno Vicedirettore, che entrerà formalmente in carica come Direttore generale il 1° gennaio 2018.

Il presidente Mattioli, a nome di tutto il Consiglio, ha ringraziato Gennaro Fiore per il lavoro svolto in questi anni a tutela degli interessi delle aziende associate: “Un impegno portato avanti con grande competenza, tenacia, onestà intellettuale e lealtà verso la nostra Confederazione. La professionalità di Gennaro Fiore non è mai venuta meno e tutti noi gli siamo grati per aver sempre agito con perspicacia e correttezza, contribuendo alla crescita della nostra flotta e difendendola nei momenti più difficili”.

Che cosa scrivono i nostri ragazzi

Il caro amico Diacono Massimo Franzi, assistente spirituale Stella Maris di Genova, ci ha mandato, autorizzandoci a divulgarlo, il notiziario del gruppo giovani, universitari e studenti del Nautico che offrono la loro assistenza alla benemerita organizzazione. Questo foglio telematico è coordinato da Paola Miriam Ponzio e affronta tutti i temi dell'attualità della società marittima e non solo con particolare sintesi giornalistica.

La Bussola del Mare News

Gruppo giovani e universitari Stella Maris Genova
a cura di Paola Miriam Ponzio

Introduzione all' Apostolato del Mare italiano

Noi di Stella Maris siamo per il rispetto della normativa IMO

La missione dell'Apostolato del Mare è quella di rivolgersi senza pretese, senza cercare di “convertire” nessuno ma esercitando un'accoglienza che sia anche concreta testimonianza di fede nel mondo marittimo: occorre aiutare a ridurre la vulnerabilità a cui sono soggetti i marittimi.

E' fin troppo facile fare capri espiatori il comandante e l'equipaggio di una nave quando, ad esempio, ci si imbatte in un incidente; ci sono invece dei modi attraverso i quali i marittimi possono proteggersi. Abbiamo tutti osservato la vulnerabilità della gente di mare in incidenti di alto profilo, in particolare quelli che coinvolgono l'inquinamento su vasta scala. C'è inoltre da considerare l'effetto inevitabile che innesca l'enorme tensione politica, data la reazione accentuata del pubblico e dei media a tali eventi. L'intensità di questa reazione potrebbe essere esacerbata dalla mancanza di consapevolezza dei ben consolidati sistemi di compensazione internazionale per l'inquinamento causato dalle navi, come la responsabilità civile e le convenzioni sui fondi in relazione all'inquinamento da petroliere che riguarda le fuoriuscite di carburante dalla maggior parte delle navi commerciali internazionali. Inoltre, sicuramente, il trasporto di sostanze pericolose e nocive (HNS) via mare è un commercio vitale e perciò non si può evitare. Prodotti chimici, GPL, GNL e altri prodotti sono importanti per molti processi produttivi ed energetici e le normative IMO, se adeguatamente rispettate, assicurano il loro trasporto sicuro. Tuttavia, quando accadono incidenti, la Convenzione HNS dell'IMO aiuta a garantire che coloro che hanno subito danni abbiano accesso a un regime di responsabilità e indennizzo globale e internazionale. Per spiegare questo trattato e perché è necessario, Jan De Boer (Senior Legal Officer at the Legal Affairs Office of the Legal Affairs and External Relations Division of the International Maritime Organization – IMO) ha partecipato alla LNG Ship / Shore Interface Conference a Londra, tenutasi tra il 16 e il 17 novembre. Il suo intervento ha riguardato gli impatti associati agli incidenti HNS, compresi quelli che coinvolgono le navi cisterna chimiche e GPL, nonché i benefici complessivi della Convenzione e i prossimi passi per gli Stati per attuare il trattato. Noi di Stella Maris sosteniamo gli sforzi in questa direzione.

Paola Miriam Ponzio

ATTIRARE ULTERIORI TRAFFICI E' POSSIBILE/ INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

La Liguria ha caratteristiche di connettività molto basse rispetto al resto d'Italia e per questo occorre fare qualcosa di concreto, attuando interventi infrastrutturali e di viabilità davvero rilevanti. Un programma che è stato pianificato da Graziano Delrio nel corso del convegno “Connettere l'Italia – Genova: Futuro in corso”. Ma più in generale, durante gli ultimi incontri (ormai è tanto che se ne parla), è stato affermato che una nuova diga foranea, per esempio, risulterebbe molto importante per fare in modo che la nostra città faccia 4 o 5 milioni di contenitori. Ed oltre ad una nuova diga dovremmo anche far diventare il bacino di Sampierdarena un unico terminal. Uno dei motivi per cui una nuova diga sarebbe fondamentale sta nel fatto che quella di oggi, essendo ultra centenaria e quindi progettata quando le navi erano lunghe 120 metri, non è sicuramente in grado di poter ricevere navi che superino i 400 metri. Per questa ragione, una nuova permetterebbe alle grandi navi di entrare nel porto. Solo in questo modo si potrebbero recuperare tutti quei traffici finora persi che attualmente si dirigono verso i porti del Nord Europa. Ciò permetterebbe al nostro Paese di essere più competitivo. In attesa di questa nuova costruzione bisognerebbe trovare delle soluzioni temporanee per fare entrare in qualche modo anche queste grandi navi nel porto.

Una cosa sensata intanto potrebbe essere la collaborazione tra l'Autorità portuale, i Piloti e la Capitaneria. Inoltre, della strategia dell'on. Delrio fa parte pure il nuovo passante autostradale, da realizzare grazie ai 4,75 miliardi di investimenti in arrivo, il quale ha lo scopo di decongestionare il traffico merci. E altri 6,2 miliardi andranno al Terzo Valico dei Giovi che collegherà la ferrovia ed il corridoio Reno Alpi al mare, permettendo la connessione di Genova con i centri intermodali della pianura padana e i valichi alpini.

Manuel Torreblanca

ORIENTAMENTI, IL SALONE DELLA FORMAZIONE

In occasione della 22^a edizione di Orientamenti, iniziativa dedicata alla formazione e al lavoro, svoltasi presso i magazzini del cotone di Genova tra il 14 e 16 novembre, sono stati 70 mila i visitatori: è il miglior risultato di sempre! Attraverso questo evento molti ragazzi hanno avuto la possibilità di conoscere il mercato del business, orientandosi grazie alle iniziative offerte anche dall'alternanza scuola lavoro, un ruolo cruciale per i ragazzi che devono affrontare le loro scelte formative. Tra gli stand delle varie scuole ha spiccato il Nautico, scuola superiore che offre - oltre ai vari indirizzi quali "capitani", "macchine", "logistica" "costruzione" e "aeronautica"- opportunità di fare alternanza scuola lavoro di alta qualità. Un esempio lampante è il Sailor, dove i ragazzi di macchine e coperta hanno la possibilità di imbarcare su una nave per quattro giorni. Inoltre il Nautico San Giorgio è arrivato al terzo posto con: " In carrozza dal mare ai monti", alla premiazione dei filmati prodotti dalle scuole genovesi che meglio raccontano le esperienze di alternanza scuola lavoro (gara tenutasi il giorno 16 novembre 2017 con in palio premi per un totale di 5 mila euro).E possiamo dire quindi che Genova grazie al Nautico (ma pure alla sua Accademia) sia la Capitale del Mare d'Italia. È importante consolidare le basi che già ci sono con varie compagnie e infrastrutture relazionandole con questa scuola, per dare ancora più occasione ai ragazzi di sperimentare l'attività di alternanza. Anche nel settore della logistica, ormai ruolo fondamentale nel mondo marittimo e terrestre. Progetti che devono accomunare studenti e esperti del settore. Si può dire perciò di far frequentare ai vostri figli il Nautico, istituto davvero particolare in senso positivo, che prepara non solo alla vita di mare ma anche alla vita in generale.

Alessandro Martinet

LA LEZIONE PREZIOSA DELLE STELLA MARIS DI TUTTO IL MONDO

Stella Maris (Stella del mare) è un titolo, fra i più antichi, per la Vergine Maria, utilizzato per evidenziare il ruolo della madre del nostro Signore come segno di speranza e come stella polare per i cristiani. E' con questo appellativo che la Madonna è invocata come guida e protettrice di chi viaggia e dell'opera dell'Apostolato del Mare, nato il 4 ottobre 1920 nel porto di Glasgow, in Scozia, e successivamente sviluppato a livello mondiale. Per noi volontari Stella Maris è un'opportunità. Prendersi cura delle persone che lavorano nel mare indipendentemente dalla nazionalità e dalla religione ti lascia un prezioso insegnamento: si può imparare da quanti sono impegnati in tutte quelle attività a contatto con il mare, seguendo la prospettiva di "una Chiesa che fa spazio al mistero di Dio". E questo è anche l'augurio espresso da Papa Francesco ai partecipanti al XXIV Congresso mondiale dell'Apostolato Stella Maris. Per i marittimi questa associazione è una casa lontano da casa perché noi volontari cerchiamo loro di offrire il massimo confort -dall accoglienza nei nostri centri alle visite a bordo per ascoltare le loro esigenze, per dargli informazioni utili e anche sul mondo in generale, utilizzando la lingua inglese oppure dandogli le news dei fatti del loro Paese nella loro lingua originaria. I problemi legati a questa vita includono condizioni estreme quali l'oppressione della forza lavoro e il traffico di persone. Perciò, citando di nuovo il

messaggio di Papa Francesco, “vescovi, preti, religiosi e laici” siano “rafforzati nel loro sostegno a tutti coloro che lavorano nel mare”. Il Congresso svoltosi a Kaohsiung (Taiwan) in ottobre è stato dedicato nello specifico alla pesca e ai pescatori, assumendo appunto il titolo di "Caught in the net". Tale tema è un'importante responsabilità per la comunità cattolica nella protezione dei lavoratori coinvolti e nella denuncia delle loro condizioni. Ogni 5 anni tutte le Stella Maris del mondo si riuniscono in un Paese sempre differente per discutere e attuare nuove idee. Anche il Responsabile di quella di Genova, il Diacono Massimo Franzi, si è recato dal 1 al 7 ottobre a Taiwan per l'occasione. L'iniziativa ha avuto, inoltre, il grande supporto del governo e delle università taiwanesi e la partecipazione di più di 250 sacerdoti del luogo, di pescatori dell'isola e stranieri e di esperti e studiosi del settore.

Jacopo Scabini

FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA MARINA MERCANTILE

L'Accademia della Marina Mercantile di Genova nasce con lo scopo di preparare giovani, e non, al mondo marittimo tramite corsi a terra ed esperienze lavorative a bordo.

Principalmente si divide in 4 grandi categorie:

Settore di Coperta Settore di Macchina Settore di Logistica Settore di Hotel

Settore di coperta/macchine: Questo settore serve per preparare giovani di età compresa dai 19 ai 26 anni a diventare Ufficiali. La formazione si divide in “periodo a terra” e “periodo a Bordo”. Il periodo a terra è composto da 4 Moduli scritti, alternati da 3 imbarchi di 4 mesi ciascuno (dipende anche dalle esigenze e dalla disponibilità della compagnia ad imbarcare). Durante questi 4 moduli si effettueranno dei test per verificare il corretto apprendimento dei ragazzi durante il periodo di studio. Il tutto avrà una durata di 2 anni dove a fine annualità i ragazzi avranno effettuato almeno 12 mesi di imbarco effettivi, il minimo necessario per effettuare l'esame da Ufficiale in Capitaneria di Porto. Il settore di Logistica comprende dei corsi a Terra per formare i ragazzi a manovrare la merce sia a terra che a bordo. Anche in questo caso i corsi sono alternati con periodi lavorativi in Compagnie piuttosto importanti nel settore Marittimo, a Genova e non solo. Infine il settore di Hotel, con sedi a Lavagna ed Arenzano (sempre in Liguria) che lavorano sotto commissione di Costa ed MSC Crociere. L'hotel a bordo di una Nave da crociera è fondamentale. L'hotel non comprende solo la parte di ristorazione ma anche tecnici delle luci, organizzatori di eventi, hostess, fotografi e tutti quei particolari che rendono una crociera confortevole a gli occhi di un passeggero. Per accedere a qualsiasi di questi corsi bisogna iscriversi ai bandi pubblicati sul sito www.accademiamarinamercantile.it e fare dei test scritti e orale. Per il settore di Coperta e Macchina bisogna avere il diploma dell'istituto Nautico e i corsi IMO – STCW “Basic Training”. Nel caso contrario, è possibile iscriversi al corso di Allineamento sempre in Accademia e facendo delle selezioni.

ENTE BACINI PRIVATIZZATO, E ORA?

Ha destato perplessità la decisione che la giunta comunale di Genova ha preso in accordo con l'Autorità portuale e la Regione Liguria di indire un bando di gara per rendere privata la gestione dell'Ente Bacini del porto di Genova e Savona. A stupire è soprattutto il fatto che l'Ente non fosse –bilanci alla mano- una considerevole voce di perdita dei porti liguri ma, anzi, rappresentasse una attività di una certa rilevanza locale, in grado di performare con economicità e di dare lavoro a decine di lavoratori. Naturalmente le stesse maestranze non hanno tardato ad esprimere il loro dissenso e lo hanno fatto con una lunga serie di scioperi

congiunti di tutti i sindacati, che sono in stato di ininterrotta agitazione dallo scorso mese di agosto quando la voce dell'intenzione di privatizzare era iniziata a serpeggiare nell'ambiente e poi era finita sulla carta stampata. Le proteste ed il blocco delle operazioni di molo però non sono servite a far avere alle maestranze la certezza scritta di non perdere il proprio posto di lavoro, che è stata comunque promessa sulle pagine dei giornali dal sindaco di Genova Marco Bucci. Dalle indiscrezioni che emergono dalle pagine della stampa si parla dell'intenzione di dare in affidamento la gestione dell'Ente a terzi privati che potranno esercitare pieni poteri sull'applicazione delle tariffe dei drydock dei porti liguri nell'arco dei prossimi venticinque anni, operando, di fatto, in una situazione di monopolio per tutta la durata di questo lasso di tempo. Ma l'accentramento dei poteri e delle risorse, si sa, non è quasi mai buona cosa; il monopolio, sempre e comunque ma specialmente quando lo si esercita su un bene nato e concepito per essere parte integrante di una infrastruttura pubblica e dunque a sua volta bene pubblico per natura, finisce troppo spesso per coincidere o con un innalzamento del livello dei prezzi -che allontana da quell'infrastruttura il lavoro- o con un abbassamento generale del livello degli stipendi o del numero di lavoratori stipendiati (opzione quest'ultima che personalmente mi auguro non si verifichi mai, pensando ai bisogni ed immaginando le situazioni di quelle maestranze che si sono rimesse nelle mani del proprio sindacato). Insomma, ci attende un impoverimento collettivo? Sembrerebbe proprio di sì. Non resta che augurarsi che a vincere il bando di assegnazione sia una società realmente competente a cui faccia capo un direttivo che abbia un'anima, oltre al portafogli.

Maurizio Avvenente

SHIPPING E SOCIAL MEDIA, QUESTO MATRIMONI SI DEVE FARE

Assagenti, in collaborazione con Meloria Comunicazione, ha organizzato presso l'Acquario di Genova "Social media & shipping industry" per spiegare perché lo shipping dovrebbe investire sui social network. Da questo incontro, avvenuto lunedì 27 novembre e totalmente in inglese, si conclude che, effettivamente, le imprese di shipping dovrebbero sfruttare i social media per potenziare l'immagine e la reputazione aziendale, fondamentali nel campo armatoriale, caratterizzato da relazioni di lungo termine. Niccolò Braibanti (gruppo Giovani Assagenti) è tra i primi a parlare proprio di questo, di come esistano moltissime opportunità nel consolidare la clientela e nella creazione di valore.

Hapag lloyd si è già portata avanti nel seguire alla lettera la nuova strategia di marketing a quanto pare. Infatti, basta curiosare sul sito ufficiale, www.hl-cruises.com/social-media, e immediatamente leggere: "Se sei su Facebook segui le nostre ultime storie di viaggio e notizie aziendali o guarda gli ultimi film sulle nostre navi su Youtube. In qualsiasi momento, puoi vivere il mondo di Hapag-Lloyd Cruises in prima persona.

Sii parte di esso. Approfitta dei nostri hashtag #msuope, #mseuropa2, #mshanseatic, #msbremen, #hlcruises o #hapaglloydcruses su Instagram, e forse la tua foto apparirà su questa pagina". Hapag Lloyd è concretamente diventata la prima compagnia al mondo ad usare i social media è ufficiale, passando da 0 a 128 mila follower in un anno (68.500 su Facebook, 5.100 su Twitter, 47.100 su LinkedIn e 7.600 su Instagram). Ma per Nils Haupt, senior director corporate communications di Hapag, la sfida non si basa soltanto sul numero di fan che si vuole raggiungere; contano le interazioni e la crescita continua dei follower, attraverso l'innovazione, la trasparenza e la regolarità. Molto utile, anche il coinvolgimento dei dipendenti.

"I nostri prossimi steps, conclude Haupt, saranno più business, più communication, più influencer, più campaigns, aumentare i target coinvolti e la crescita". Segue per i Rimorchiatori Riuniti, Giacomo Gavarone, manager commerciale ed anche membro delle famiglie di riferimento della compagnia -che oggi sono appunto i Gavarone e i Dellepiane.

Come ipotesi di finanziamento per utilizzare meglio i social rispetto al passato i Rimorchiatori Riuniti sembra possano utilizzare il progetto di e-commerce dell'abbigliamento. Il loro fine, a suo dire, mira ad avvicinare il servizio al porto e ai cittadini e quindi non è vendere magliette, bensì cercare di far conoscere il nostro marchio: "Riuniti", parola che nel 1922 venne scelta per siglare l'alleanza tra le famiglie genovesi che gestivano nel porto i servizi di rimorchio. Da allora, ogni nave che passa dal porto di Genova, è seguita dai mezzi marchiati dal simbolo RR, Rimorchiatori Riuniti. "E' un modo per raccontarsi" continua. L'analisi condotta sull'utilizzo dei social media, permette di individuare delle best practices

"Il feedback su quanto è bello il nostro abbigliamento c'è già stato ampiamente proprio sui social network", che paradossalmente lo speaker termina dicendo di non avere, in quanto c'è già il suo lavoro a tenerlo lontano da casa e da sua moglie.

Tra gli ultimi relatori troviamo Luigi Stefanelli, Costa Crociere, che ci parla dei dati positivi ottenuti grazie alle ultime campagne che hanno coinvolto anche star internazionali come Shakira: attraverso il web e sui social a livello internazionale Costa ha raggiunto potenziali clienti in tutto il mondo, rendendo il primo contatto tra cliente e azienda più semplice.

L'aumentata credibilità, la possibilità di diventare un influencer e di dare anche spazio ai media partners, accresce continuamente il traffico verso il sito web: "From offers to Costa story telling : brand, product, customers".

Insomma, benvenuti in Universo in espansione, ovvero quello del matrimonio tra il mondo dello Shipping e dei Social Media.

Paola Miriam Ponzio

Edizione gratuita "Bussola del Mare" Novembre-Dicembre 2017

Realizzato in proprio per il solo fine interno Da : gruppo Giovani e Universitari Stella Maris-Seamen's Club Caporedattore :Paola Miriam Ponzio

A cura di: Manuel Torreblanca, Jacopo Scabini, Daria Pizzato, Davide Bruzzone, Alessandro Martinet, Maurizio Avvenente.

Piazzetta don Bruno Venturelli 9, 16126, Genova - 010-265684

Email: genoa@stellamaris.tv

Aiuta il Welfare marittimo, dona il tuo 5x1000: 01149970996

(Associazione Stella Maris)

ARTISTS FOR WHALES

Arte e scienza insieme per i cetacei del Mare Nostrum.

GENOVA Martedì 12 dicembre al Galata Museo del Mare, Saletta dell'Arte 1° piano è stata inaugurata la mostra collettiva ARTISTS FOR WHALES

Insieme agli artisti hanno partecipato Anna Dentoni, segretario generale dell'Associazione Promotori Musei del Mare, Gabriele Buratti e Barbara Cella, curatori della mostra, Sabina Airoidi, direttore delle ricerche Tethys

Per l'occasione è stato tenuto un incontro dal titolo

Arte e scienza insieme per i cetacei del Mare Nostrum.

Artists for Whales è un evento di "contaminazione" tra arte e scienza: una mostra nata con lo scopo di sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza della tutela dei cetacei dei nostri mari, e di contribuire alla ricerca e alla loro conservazione. Oltre trenta artisti, provenienti da diverse città italiane, presentano per l'occasione una quarantina di opere a tema.

La mostra è promossa da Artists4Rhino e dall'Istituto Tethys Onlus, con il patrocinio del Polo Museale Ligure-Ministero Beni Attività culturali e Turismo. Fino al 25 febbraio.

Emsa newsletter December 2017

In this issue: Nordseth and Carlone to head EMSA Administrative Board; Enhancing fire safety on ro-ro decks; Looking at human behaviour in marine accident investigation; Safe loading and unloading of bulk carriers; European cooperation on coast guard functions; Celebrating 10 years of CleanSeaNet; Diplomatic community holds 33rd annual charity sale.

LA STORIA RIVISITATA DA UNO STUDIOSO D'ARTE

IL TEATRO DEL FALCONE

di Stefano Briata

GENOVA .Il Teatro del Falcone, che si trova a fianco di Palazzo Reale (Balbi-Durazzo), per iniziativa di Gabriele Adorno, fu il primo teatro pubblico genovese, e tra i primi in Italia. L'Alizeri lo descrive così: "Dura nel primo stato il teatro che (i marchesi Durazzo, ndr) si fecero costruire sulla parte sinistra (del loro palazzo, quello che oggi è Palazzo Reale, ndr), noto tra il volgo sotto l'appellativo del Falcone; ora teatro di Corte. Ha quattro ordini di palchi oltre il loggione, ed è capace d'un migliaio di spettatori. Ognuno argomenta di leggeri che il suddetto nome gli venne dato dall'architetto Gio. Angiolo Falcone, il quale ne dava i disegni insieme quelli della descritta fabbrica. Ci rafferma nella congettura lo stile medesimo, non spoglio di novità, ma bizzarro e scorretto nelle forme e negli ornamenti. le scene si aprivano per l'addietro alla rappresentanza d'opere musicali o commedie; oggidi per benigno assenso della Corte si concedono a' dilettanti, o in occasioni di Regia festa danno trattenimento al fiore della società genovese."

A differenza di quello che ci racconta l'Alizeri, la storia ci tramanda una diversa origine del nome del teatro che si lega al nome dell'antica locanda "ad signum Falconis" sulla strada di Prè. Questa locanda, appena fuori dal centro cittadino, era famosa perché spesso nel suo giardino si allestivano piccoli spettacoli dove si esibivano le compagnie teatrali itineranti. Gabriele Adorno acquista la locanda nel 1602 e la trasforma in un vero e proprio teatro: Genova aveva così, seconda sola a Venezia, una sala teatrale a pagamento.

Nel 1679 il teatro cambia di proprietà: dagli Adorno passa ai marchesi Durazzo.

Grazie a questi si ha una rinascita del teatro che viene ristrutturato su disegno di Carlo Fontana (Gio Angiolo Falcone invece secondo l'Alizeri) nel 1705: il teatro diventa a 5 ordini, quattro di palchetti in legno ed una galleria comunicante con la platea tramite scale simmetriche.

Tra coloro che resero grande il teatro del Falcone dobbiamo ricordare Carlo Goldoni, di cui ancora oggi una targa in Vico Sant'Antonio ricorda il suo soggiorno presso il teatro, anche se sicuramente l'episodio più famoso di questo teatro è legato alla figura del grande violinista genovese Niccolò Paganini: siamo nel 1825 e da un anno il teatro è divenuto insieme all'attiguo palazzo di proprietà dei Savoia. Il re Carlo Felice chiede a Paganini di ripetere la sua esecuzione ma il violinista si rifiuta di farlo (da qui il detto "Paganini non ripete") e per tutta risposta viene espulso dal Regno Sabauda.

L'apertura del teatro Carlo Felice rese il teatro del Falcone obsoleto e poco utilizzato ma fu

l'incursione aerea del 9 maggio 1944 a dar il colpo di grazia a questo teatro che nel frattempo era divenuto un deposito di arredi e materiali vari: uno spezzone incendiario squarcia il tetto provocando gravi danni alla struttura.

Dopo la guerra, nonostante vi fossero tutti i disegni e la possibilità quindi di ridare l'antico splendore al teatro, si decise di costruire un nuovo edificio destinato a manifestazioni culturali e a sede di mostre: sebbene sia da apprezzare questo sforzo di dare nuova vita al Teatro del Falcone inutile dire che avrei preferito una ricostruzione dello stesso nelle sue antiche forme. Oggi l'ingresso per il pubblico di quello che fu il Teatro del Falcone è un piccolo portoncino che affaccia sul cortile di Palazzo Reale. L'ingresso principale è in realtà su Via Balbi ed è il cancello alla sinistra del portone di Palazzo Reale: se osservate con attenzione noterete due piccole maschere in alto a destra e a sinistra. Superato il cancello e un breve tratto coperto si apre un piccolo cortile con la facciata curva del teatro. Purtroppo questo cortile non è visitabile e solo con un po' si ha la possibilità di poter entrare.

Se avete occasione di visitare Palazzo Reale, e se il Teatro del Falcone è aperto per mostre temporanee, visitatelo: nonostante le moderne strutture si possono ancora intuire le antiche linee della struttura nella forma dei corridoi e alzando lo sguardo al soffitto....

Stefano Briata

IRACCONTI DAL VERO

L'al di là di Giacomo ed Anna **di Ugo Dodero**

Siamo nel 1948. La guerra era finita, ma la ricostruzione è già iniziata e gli Italiani si danno da fare con volontà e vigore per rimettere in sesto le città distrutte dai bombardamenti degli alleati. Ci troviamo nella periferia di una grande città del nord e le passioni politiche dividono gli abitanti: lavoratori e lavoratrici delle industrie tessili, meccaniche, coltivatori ed allevatori di bestiame nelle campagne attorno alla periferia e persone di una piccola e media borghesia quali colletti bianchi dell'industria, del comune, del commercio, ecc.

Come accadeva in quei tempi, oramai lontani, vi erano passioni politiche forti che erano nate dalla Resistenza, dalla divisione dell'Europa in zone d'influenza (vedi Trattato di Yalta) e da altri fattori. In un edificio popolare di questa periferia vivevano due giovani che appartenevano a due famiglie di idee politiche completamente diverse: Giacomo di 22 anni figlio di una coppia orientata politicamente a sinistra e Anna di 18 anni unica rampolla di una famiglia di orientamento completamente opposto. Anna era pure iscritta all'Azione Cattolica. Due mondi, due entità assolutamente in contrasto e senza alcuna speranza di avvicinamento, di reciproca comprensione.

Giacomo, operaio specializzato in un'officina meccanica e Anna commessa in una libreria di testi religiosi, si conoscono avendo frequentato la stessa scuola. Il loro volersi bene da adolescenti si è trasformato in qualcosa di più: si amano e sognano una vita futura da trascorrere assieme, vogliono sposarsi ed avere dei bambini. Lui vorrebbe una cerimonia laica in Comune, lei, ovviamente, in Chiesa con l'abito bianco, con l' Ave Maria di Schubert suonata dall'organista, con tanti fiori e con il riso gettato sugli sposi all'uscita dalla chiesa da parenti ed amici. Giacomo ed Anna, da tempo, si sono giurati eterno amore, decisi a superare qualsiasi ostacolo posto dai genitori e dai gruppi che si sono formati contro di loro. Una vita difficile per i due giovani che non riescono a comprendere l'ostilità alla loro unione e spesso si intristicano e temono di non riuscire nel loro intento di sposarsi, avversati come sono da ideologie stantie...Sovente, di nascosto, vanno in centro per stare un po' assieme, per

camminare mano nella mano, per guardarsi negli occhi, come fanno tutti gli innamorati che hanno il desiderio di unirsi per sempre. Comunque tutto il vicinato inizia a riflettere...E' giusto, è corretto opporsi all'amore di Giacomo ed Anna per modi di pensare diversi? No, non è giusto! Lo stesso Parroco di quella parte di periferia comincia a pensarci su e manda a dire ai due promessi che vorrebbe parlare con loro. Il Religioso si commuove nel vederli e, con gli argomenti suadenti che hanno tutti i Reverendi, cerca di convincere Giacomo a sposarsi in Chiesa per appianare almeno un motivo di contrasto.

Giacomo ed Anna si rincuorano un po', e vedono che si è aperto un varco nel diniego alla loro unione e pure un avvicinarsi al loro sogno di unirsi. Forse stanno andando "al di là" di un traguardo sinora negato, verso una vittoria. Il Sindaco, del partito dei genitori di Giacomo, venuto a conoscenza del loro colloquio col Parroco, si pronuncia anch'egli a favore di questa unione e promette che, dopo la cerimonia del matrimonio, il Comune organizzerà un rinfresco aperto a tutti nella Sala Consiliare.

Non vi sembra, cari amici del DL News che vi siano delle analogie con Don Camillo ed il Sindaco Peppone? Sì, ci sono, ma quel mondo non esiste più.

Ugo Doderò

FINE