

VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

CONDIZIONI DI LAVORO PEGGIORATE CON LA PANDEMIA

Che cosa nasconde «l'errore umano»

Il 14 giugno scorso Vitaly Tyutkalo (50 anni) comandante di origini russe della MV X-Press Pearl, nave porta container bruciata e affondata al largo delle coste dello Sri Lanka, è stato condotto presso l'Alta corte di Colombo per essere ascoltato dai giudici; su di lui l'accusa di avere violato la legge sulla prevenzione dell'inquinamento marino del Paese. Il comandante, assistito dagli avvocati della compagnia, la X-Press Feeders, è stato rilasciato dietro il pagamento di una cauzione di 10mila dollari; ora rimane in attesa di un'altra udienza, fissata per il 1° luglio.

Non si conoscono ancora le ragioni dell'incidente che, dal punto di vista ambientale, rischia di diventare il peggiore mai visto in questo tratto di costa dove la popolazione vive di pesca e quindi subirà tutte le conseguenze di un disastro ecologico: il contenuto tossico di quasi 1.500 container ha invaso il mare e le spiagge; in attesa degli esiti dell'inchiesta, ci chiediamo come sia stato possibile che una simile catastrofe sia sprigionata da una nave nuovissima, classe Super Eco 2700, registrata a Singapore, entrata in servizio da poco, nel febbraio 2021, lunga circa 186 metri. Le cause non potranno essere imputate al gigantismo navale, alle manovre in acque ristrette, come era successo recentemente nel Canale di Suez.

Ci abbiamo messo quasi due settimane per capire la portata di questo incidente nell'Oceano indiano, a poche miglia nautiche dalla costa cingalese: il 20 maggio è scoppiato un incendio a bordo; l'unità ha continuato a bruciare per 13 giorni, il 3 giugno a fuoco spento, è infine affondata.

L'errore umano ricadrà facilmente sulle spalle del comandante originario di Vladivostok, ultimo anello debole di una catena che parte da lontano; in tempi di pandemia le navi hanno continuato a navigare; nessuno ne parla, ma le condizioni lavorative a bordo sono molto peggiorate: fatica, stress si sono moltiplicati, gli uomini a bordo sempre più stanchi, i ricambi del personale difficili, il necessario prolungamento dei contratti, il numero degli uomini di equipaggio decurtato.

Il rapporto dell'Agenzia di sicurezza europea parla chiaro: in 10 mesi i roghi sulle portacontainer sono cresciuti del 27%; forse che l'attenzione nei porti sia calata su ciò che viene trasportato via mare? L'Associazione internazionale degli assicuratori marittimi continua a sottolineare che circa il 10% dei container a bordo hanno una dichiarazione errata cui si aggiunga un 2,5% in cui i carichi non sono correttamente stivati.



La MV "X-Press Pearl", affondata il 3 giugno scorso

Dall'Italia non ci stancheremo di informare l'opinione pubblica su questi aspetti; in Europa ci faremo promotori di iniziative al riguardo, in prima battuta a settembre in Croazia a Rijeka (Fiume), dove incontreremo i membri della Cesma nell'assemblea annuale; il tema dell'affaticamento degli equipaggi è sempre stato un argomento dibattuto tra i co-

mandanti, a ogni edizione, più volte portato in Commissione europea. Occorre affrontarlo tenendo conto di nuovi elementi che si sono aggiunti a causa della pandemia.

GIOVANNI LETTICH
(PRESIDENTE COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E.M.)
(A pag. 12: come e perché assicurare il titolo professionale)

PIÙ FORMAZIONE, PIÙ OPPORTUNITÀ

La carriera marittima anche al femminile

Il presidente del Collegio Nazionale Capitani **Giovanni Lettich** ha introdotto e moderato un interessante webinar sulle opportunità e sfide per le donne (e non solo) nel settore marittimo: oggi un giovane diplomato all'Istituto Nautico come fa a scegliere in maniera ponderata tra le offerte formative, al fine di perseguire una valida carriera sul mare? In un comparto tradizionalmente maschile, sarà più difficile per una donna raggiungere gli stessi obiettivi dei propri colleghi? Quali strategie adottare per realizzare in pieno i propri sogni professionali?

In live streaming su Facebook, sono state vagliate le occasioni di crescita professionale a favore degli Ufficiali italiani, in particolare cosa offrono gli Atenei di Napoli, Genova, Messina, Bari. L'aggiornamento ha previsto anche l'intervento del com.te Claudia Mondino, che lavora



DAY OF THE SEAFARER - 25 JUNE - Seafarers' Trust

su navi ro-ro di una primaria compagnia italiana.

All'appuntamento, fissato lo scorso 11 maggio, il Collegio Capitani ha invitato gli Atenei italiani a confrontarsi, perché esponessero i rispettivi percorsi riguardanti la Classe L28 (ovvero Lauree in Scienze e Tecnologie della Navigazione). L'occasione è stata utile per affrontare il discorso dell'occupazione femminile nel campo marittimo, una scelta che tocca ancora una minoranza di donne: nel mondo sfiorano il 2% dell'impiego a bordo, di cui più del 90% nel settore crociera; i tempi comunque cambiano velocemente e di pari passo con la crescita formativa si evolve anche l'accesso alle professioni marittime da parte delle donne. Non ci sono barriere che escludano la partecipazione femminile, come testimoniano dalla voce di tante protagoniste, fra cui il com.te Claudia Mondino.

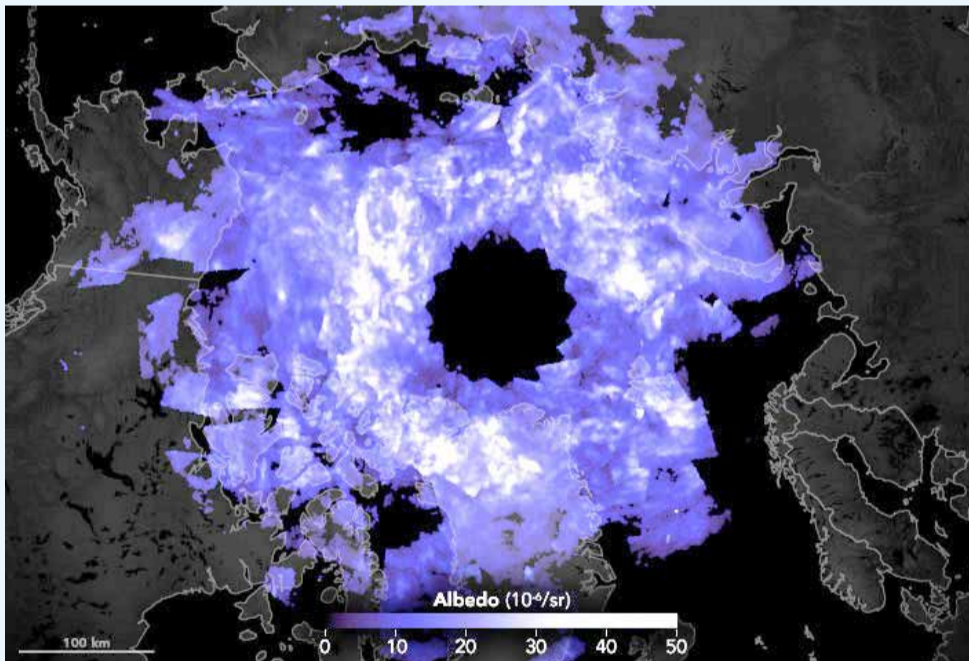
In apertura del convegno, che si è svolto su piattaforma "zoom" e si può rivedere sulla pagina Facebook del Collegio, il presidente nazionale della nostra Associazione ha giustamente sottolineato la novità di questo incontro: "Abbiamo invitato oggi qui a parlare con noi - ha detto Lettich - le quattro Università italiane a indirizzo marittimo, per la prima volta riunite in un dibattito pubblico: UniParthenope di Napoli, l'Uni-

versità di Genova, quelle di Bari e di Messina; ognuna di loro offre un percorso di laurea L28, con peculiari caratteristiche. Ascolteremo anche le testimonianze di tanti studenti e neo laureati, che spiegheranno le ragioni della loro scelta; con questo speriamo di offrire una bella opportunità di confronto e soprattutto un aiuto ai nostri giovani che intendono intraprendere la carriera sul mare. Il numero degli Ufficiali italiani - ha proseguito il presidente Lettich - si aggira intorno alle 10mila persone, tra bandiera italiana ed estera. Ogni anno circa 2.000 studenti dei Nautici si diplomano, di questi 800 scelgono di lavorare sulle navi. L'offerta è in aumento, così come i traffici, il numero e le dimensioni delle unità mercantili e crocieristiche. Nonostante la pandemia abbia investito il settore, comunque le navi sono state sempre varate e siamo in attesa che tutto il ramo riparta, compreso quello delle crociere che ha subito maggiori rallentamenti. Vogliamo dare una lettura positiva di quello che ci aspetta in un prossimo futuro, aiutando i giovani nell'orientamento professionale, informandoli sulle varie opportunità e contribuendo in questo modo a diffondere la cultura del mare."

(A pag. 3 il resoconto del webinar)

LO SPETTACOLO DELLE NUBI SENZA INQUINAMENTO

Non è un fiore né un buco nero



Dallo spazio, la bellezza del nostro pianeta non è ancora offuscata dall'inquinamento prodotto dall'uomo: la spettacolare immagine diffusa sul sito della Nasa non ritrae il buco nell'ozono, ma le nubi nottilucenti, fotografate nella notte del 16 giugno 2021. Si tratta dell'effetto straordinario offerto dalle nuvole che si formano così in alto nell'atmosfera da continuare a riflettere la luce del sole molte ore dopo il tramonto, creando un spettacolo notturno meraviglioso.

Grazie ai rilevamenti satellitari effettuati dalla Nasa, è confermato un forte calo delle emissioni nocive per l'ambiente e la nostra salute, nel periodo 2020-21: a diminuire sono state in particolare le

emissioni di ossidi d'azoto, tra i responsabili della formazione di ozono superficiale, diverso da quello della stratosfera, che invece ha un effetto protettivo rispetto ai raggi UV solari.

I ricercatori della Nasa hanno realizzato una mappa di come le emissioni siano evolute nel corso della pandemia: una diminuzione del 15% con picchi locali fino anche al -50%. I livelli globali di ozono sono calati in entità tale che gli esperti l'hanno paragonata agli effetti di almeno quindici anni di policy ambientali.

Tuttavia il temporaneo calo di emissioni nocive nell'atmosfera causato dalle misure restrittive contro il coronavirus non ha avuto un impatto riscontrabile sul surriscaldamento dell'atmosfera.

In Italia si è registrato quasi un dieci per cento in meno di emissioni di CO2 nel 2020 rispetto al 2019. Sono queste le prime stime, diffuse dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca per l'Ambiente (ISPRA). L'andamento stimato è dovuto alla riduzione delle emissioni per la produzione di energia elettrica (-12,6%), per la minore domanda di energia, e dalla riduzione dei consumi energetici anche negli altri settori, industria (-9,9%), trasporti (-16,8%) a causa della riduzione del traffico privato in ambito urbano, e riscaldamento (-5,8%) per la chiusura parziale o totale degli edifici pubblici e delle attività commerciali.



A pag. 4 e 5 il report del convegno

GLI ESPERTI DELL'IMO IN CONVEGNO A GENOVA

Nuovi calcoli matematici per la stabilità navale

Il 24 maggio scorso in diretta su piattaforma "zoom", visibile sulla pagina Facebook del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. è stato trasmesso il webinar di aggiornamento dal titolo "IMO Second generation Intact stability criteria". Relatori: i prof. Paola Gualeni che siede tra i tecnici dell'IMO e Nicola Petacco dell'Università di Genova (Ingegneria navale); ha moderato l'incontro il presidente nazionale del Collegio Giovanni Lettich; ha introdotto la tematica il cap. Oreste Del Conte, consigliere della nostra associazione.

Sono stati illustrati i criteri di stabilità allo stato integro di 2° generazione, partendo dalle origini del loro sviluppo all'IMO e trattando la descrizione dei fenomeni fisici di cui questi nuovi criteri si occupano e la loro struttura come definita nell'ambito della norma. Sono stati inoltre presentati alcuni esempi di casi applicativi per mostrare l'impatto dei criteri sul progetto di costruzione e sulla vita operativa della nave. Particolare attenzione è stata riservata alla parte dei criteri che si occupa di linee guida operative (*Operational Guidance*) per dare supporto al comandante durante la navigazione.

Il cap. **Oreste Del Conte** in passato è già intervenuto sul nostro giornale, sempre sul tema di "stabilità della nave"; nella sua carriera professionale ha lavorato per 19 anni a bordo come direttore di macchina, quindi per 28 anni presso l'American Bureau. Nel suo intervento intro-



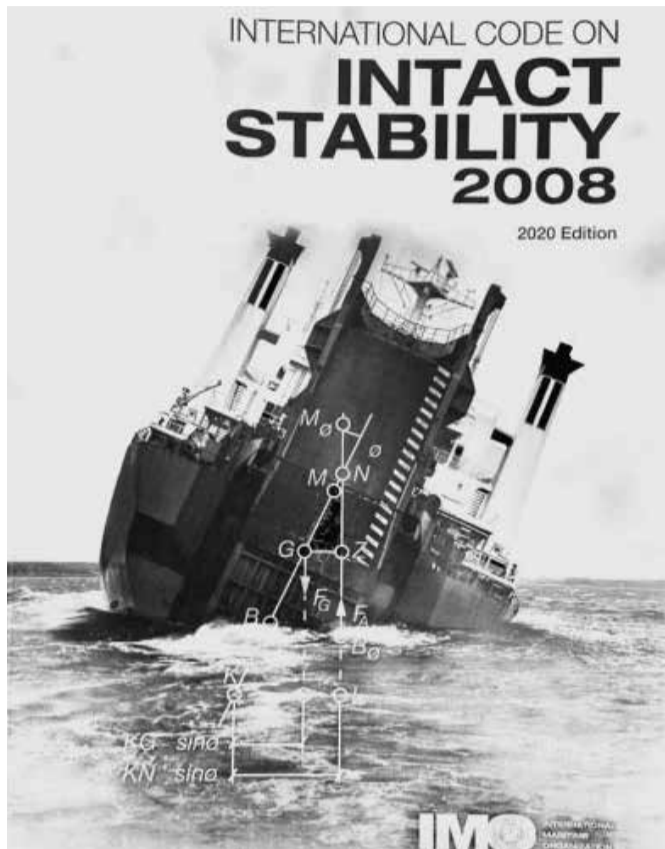
Paola Gualeni

rollare. duttivo ha illustrato quali siano le attuali regole della stabilità di "prima generazione".

La regolamentazione parte dalla prima metà del Novecento, quando erano in uso solo norme nazionali, non internazionali, che per lo più si basavano sull'altezza metacentrica della nave; non c'erano limiti minimi o massimi di questa, basati sul comfort della nave, per evitare danni.

Nel 1948 venne istituita l'IMO e i vari comitati hanno iniziato ad emettere regole internazionali; nel 1968 fu emessa la risoluzione in cui si introduceva la valutazione di stabilità con alcuni criteri. Nel 1985 fu intro-

dotto il criterio meteorologico, come conseguenza di un grave incidente alla flotta americana durante l'ultima guerra mentre era nell'isola del Pacifico a rifornirsi: la flotta investita da un tifone, con 3 navi affondate e 800 persone disperse, danni materiali gravissimi. I Giapponesi svilupparono un sistema di verifica delle navi, procedura adottata in seguito dall'IMO e nel frattempo in Russia si sviluppò una formula semplice per vedere quanto la nave potesse



rollare.

Nel 2010 è stata cambiata la Solas, riguardo la compartimentazione delle navi: dal metodo deterministico si è passati al metodo probabilistico, che si applica sia a navi passeggeri sia navi da carico, di lunghezza superiore di 80 metri. A bordo vengono date tutte le informazioni per rispettare queste regole, anche con l'aiuto del pc di bordo la stabilità può essere calcolata in tempo reale.

La **prof.ssa Paola Gualeni** è Professore Ordinario, nel settore Architettura Navale, presso il Dipartimento di Ingegneria Navale, Elettrica, Elettronica e delle Telecomunicazioni di UNIGE. È docente nei corsi di Laurea Magistrale in Ingegneria Navale (sede Genova) e in Yacht Design (sede La Spezia) e nel corso di Laurea Triennale in Maritime Science and Technology (sede Genova). L'attività didattica riguarda principalmente l'ambito della statica della nave (galleggiabilità e stabilità della nave, allo stato integro e in falla), con particolare riferimento all'influenza delle relative normative di sicurezza nella fase di progetto della nave. Attualmente è Presidente del Comitato Tecnico Scientifico del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine (DLTM) ed è membro del Consiglio Scientifico del Cluster Tecnologico Nazionale sui Mezzi e Sistemi per la Mobilità di Superficie Terrestre e Marina, CTN "Trasporti Italia 2020".

Che cosa comporta parlare di criteri di stabilità di seconda generazione?

Significa che cambia lo scenario: invece di parlare dello scenario in acqua tranquilla, in presenza di calma piatta, si è cercato di sensibilizzare l'IMO per individuare gli aspetti di criticità della nave, soprattutto in onda. Parlare di stabilità in onda significa unire materie diverse allo studio dell'ingegneria navale, diversi domini di conoscenza: ad esempio i moti della nave e gli aspetti di manovrabilità.

Come si va a progettare una nave in modo tale che il

piano del suo controllo sia soddisfacente?

La tenuta in mare è stata molto studiata nei moti verticali, ma quando parliamo di stabilità intendiamo moti orizzontali, come grandi angoli di rollio e accelerazioni.

Un altro aspetto dei criteri di seconda generazione, è che per la prima volta si è voluto tenere insieme la parte della progettazione con quella operativa della nave. Alcuni fenomeni infatti non possono avvalersi solamente di una buona progettazione ma anche di una parte operativa. Infatti spiegheremo anche questa parte di linee operative (introdurrà l'argomento il prof. Petacco).

I criteri di seconda generazione sono discussi tra gli esperti dell'IMO?

Sì, perché sono diversi e suscettibili di critiche, il dibattito sulle sue criticità rimane tutt'oggi aperto, ma riteniamo utile che anche coloro che navigano conoscano gli argomenti su cui si discute presso l'IMO.

Tutto questo trova le radici nell'Intact Stability code 2008 dell'IMO: la complessità della materia non deve fare perdere di vista l'obiettivo che è quello

di progettare navi sempre più sicure e moderne (porta container, ro ro ecc...)

Da subito vi si trova l'identificazione degli "stability Failures", ovvero problematiche legate alla stabilità: -pure loss stability -parametric roll -dead ship condition -surf reading/broaching -excessive accelerations (quest'ultimo punto aggiunto successivamente presso l'IMO).

L'IMO come ha organizzato la regolamentazione delle suddette problematiche?

Tramite due livelli ("first and second vulnerability criterion"), ovvero due modi di osservare questi problemi. Il primo è relativamente semplice, il secondo più impegnativo e accurato. Quindi le valutazioni della nave possono essere diverse; a questi due livelli sono stati aggiunti il Direct assessment (entro 5-10 anni verrà affinato, perché probabilmente avremo la capacità di calcolo più sofisticato) e Operational guidance and limitations (qui si innesta la parte operativa di bordo).

Sono questi gli argomenti di cui si discute presso la sede dell'IMO, dove noi tecnici siamo coinvolti nelle decisioni; una volta all'anno ci si riunisce a Londra, nel palazzo di fronte al Big Ben.

I criteri di seconda generazione di cui abbiamo accennato non sono ancora compresi nell'ISC, quindi non sono ancora obbligatori, ma si ritengono comunque importantissimi e la loro conoscenza dovrebbe essere alla portata di tutti coloro che navigano.

Per quanto riguarda le linee operative, ha preso la parola l'ing. **Nicola Petacco**, laureato presso il corso di laurea magistrale di Yacht Design presso l'Università di Genova nel 2014. Nel maggio 2019 ha discusso la sua tesi di dottorato presso l'Università di Genova dal titolo "Second Generation Intact Stability criteria: Analysis, Implementation and Application to significant ship types". Le sue ricerche sono principalmente focalizzate sulla sicurezza e stabilità delle navi in relazione agli effetti dinamici dovuti all'interazione tra lo scafo e le onde. Attualmente ricopre ruolo di assistente ricercatore presso l'Università di Genova e di co-docente in "Ship Stability" nel corso di laurea triennale "Maritime Science & Technology".

SOTTO LA LANTERNA Prima nave a GNL in un porto italiano



Il 9 giugno scorso, al terminal Psa di Genova Pra', è arrivata la nave CMA CGM "Iguacu", la prima portacontaineri alimentata a gas naturale liquefatto (Gnl) a toccare un porto italiano. L'unità è nuovissima, consegnata all'armatore dai cantieri Sud Coreani Hyundai lo scorso 26 aprile. Con una stazza di 150.844 tonnellate, (14.812 TEU), misura 366 metri di lunghezza e 51 metri di larghezza; ha un'immersione massima di 16 metri. La nave è dotata di un gigantesco motore principale a due tempi di tipo "Dual Fuel" con 11 cilindri in linea del diametro di 900 mm, in grado di funzionare indifferentemente con Gas Naturale Liquefatto o con combustibile liquido, bio-combustibili inclusi. È stata accolta al terminal praese con una cerimonia celebrativa tenutasi sulla banchina, sotto all'immensa prua della nave, durante la quale è stata consegnata una targa commemorativa al Comandante. Sul palco hanno presenziato l'amministratore delegato di CMA CGM Italia, Paolo Lo Bianco e il direttore generale di PSA Genova Pra', Roberto Goglio. Tra gli ospiti, l'assessore comunale allo Sviluppo del porto, Francesco Maresca, il presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti e Guido Barbazza, presidente onorario della FondAzione PRIMA' vera. "L'utilizzo del Gnl - ha spiegato l'Autorità portuale - è un passo avanti nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale del traffico marittimo perché non solo permette di azzerare le emissioni degli ossidi di zolfo e dei particolati, ma anche di ridurre considerevolmente sia le emissioni di ossidi di azoto che di anidride carbonica (CO2, -30%) rispetto alla navigazione con i tradizionali combustibili fossili liquidi".

COMPARTIMENTO DI GENOVA Ecco i candidati al consiglio direttivo

Il 21 giugno si è riunito il Comitato elettorale per prendere visione delle autocandidature pervenute entro 15 giugno 2021 e per verificare il possesso dei requisiti dei candidati.

Alla presidenza si sono candidati: Giovanni Lettich e Gian Mauro Giorgi

Vice presidenza L.C.: Domenico La Fauci, Giovanni Longo

Vice presidenza M: Ferruccio Carbone

Consiglieri L.C.: Pietro Giglio, Isidoro Daniele Intelisano, Alessio Manoriti, Domenico Napoli, Manuel Pollio, Francesco Riva, Vittorio Sava, Aldo Traverso

Consiglieri M.: Luigi Calcagno, Fabio Cavazzini, Alessandro Menghi, Roberto Penna, Alessandro Quintavalla, Cesare Zaniboni

Sindaci L.C.: Walter Bertocci, Antonino Lo Curzio

Sindaci M.: Oreste Del Conte, Claudio Savino, Roberto Speranza

Entro il 28 giugno saranno inviate le schede elettorali agli aventi diritto.

Le urne elettorali, custodite dal notaio, saranno aperte sino al 10 ottobre 2021.

IL COMITATO ELETTORALE

QUOTE ORDINARIE DEL COLLEGIO

AVVISO: le quote associative ordinarie per l'anno 2020 sono uguali a quelle previste per l'anno 2019

Per i versamenti delle quote associative ordinarie servirsi del C/C P. 391169 intestato al Collegio Capitani L.C. E M. - Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 Genova oppure contattare il Compartimento di Napoli e le Delegazioni. Ci preghiamo comunicarvi qui di seguito le quote associative che sono state già concordate con i Compartimenti, incluso la spedizione di "Vita e Mare" o via email o via cartacea:

grado	quota via email	quota via cartacea
Tutti "una tantum" all'iscrizione	€ 10,00	€ 10,00
Comandanti, D.M., 1° Ufficiali coperta/macchina	€ 110,00	€ 120,00
Ufficiali coperta/macchina	€ 110,00	€ 120,00
Allievi Ufficiali coperta/macchina	€ 50,00	€ 60,00
Allievi nautici	€ 20,00	€ 20,00
Pensionati	€ 50,00	€ 60,00
Soci aderenti	€ 70,00	€ 80,00
Soci sostenitori	€ 120,00	€ 130,00

Il prof **Salvatore Gaglione** di Uniparthenope, ha presentato i due percorsi L28 a Napoli: Scienze nautiche aeronautiche e meteo-oceanografiche, attualmente diviso in tre indirizzi; Conduzione del mezzo navale, attivato nell'anno 2018-19, con due indirizzi di Coperta e di Macchina, unico a essere accreditato dal ministero dei Trasporti. Con un numero programmato di 30 studenti, ha l'obiettivo di formare Ufficiali di navigazione laureati, compresa la parte di addestramento e tirocinio formativo a bordo.

Si sono aggiunte le testimonianze di due giovani: **Evelin Mancuso** studentessa di Conduzione del mezzo navale e la dott.ssa **Sonia Pastore Carbone**. La prima ha raccontato il tirocinio a bordo di nave da crociera, affiancata da un team molto valido e attento alle pari opportunità di crescita. La seconda laureata in Scienza e tecnologie della navigazione, nel 2017, ha trovato un ottimo impiego presso una società ingegneristica, in linea di ricerca e sviluppo per operazioni non solo marittime ma anche aeronautiche: "Mi occupo del coordinamento tecnico di diversi progetti, a livello europeo nell'ambito di ricerca finanziato da Horizon, in particolare una piattaforma satellitare per lo sviluppo della sicurezza in mare, per fronteggiare pesca di frodo e pirateria. Il mio settore professionale offre tante opportunità, soprattutto alle donne."

L'Università di Genova è stata presentata dal prof. **Federico Silvestro**: il corso Maritime Science Technology L28 è l'unico in lingua inglese, laurea triennale, partita due anni fa, a numero programmato, con due indirizzi (Coperta e Macchina). Obiettivo formare tecnici a livello di gestione nave e per le aziende del settore, come previsto da STCW e quindi elevare il livello dei professionisti sul mare e traguardare quegli standard richiesti dalle compagnie navali, che presentano sempre più l'esigenza di aggiornamento. Il prossimo test di ammissione si terrà online il 15 e 20 luglio; (<https://courses.unige.it/10948>); contatti: email marine@diten.unige.it - telefono 010 3532410- 010 3532429. Ha preso la parola lo studente **Luca Cinelli**: ufficiale di coperta, diplomato all'ITN di Camogli, ha iniziato il percorso di allievo in maniera indipendente, nel 2019 iscritto all'Università. "E' stata una scelta maturata in ambito professionale, confrontandomi con la realtà lavorativa, di fronte a colleghi stranieri formati all'estero. A bordo vengono richieste competenze che, visto l'alto grado di evoluzione tecnologica, chi esce dal Nautico non possiede. Il percorso offre anche possibilità di tirocinio ed è aperto anche a chi non sia diplomato nautico."

E' quindi intervenuto il com.te **Francesco Santangelo**, DPA e training manager di V-Ships: "All'interno del nostro gruppo, per quanto riguarda le pari opportunità, siamo molto sensibili e supportiamo le colleghe, appoggiando pienamente il cambiamento. Per quanto riguarda la scelta di un percorso formativo da parte dei giovani, io posso portare l'esperienza diretta di chi lavora a bordo: sempre più gli armatori hanno l'esigenza di trovare e integrare nuove forme di energia sostenibile per ottemperare agli obblighi IMO. Quindi le navi si trasformeranno

WEBINAR DEL COLLEGIO-TESTIMONIANZE SU UN MARE DI PARI OPPORTUNITÀ

Una bussola per orientarsi tra le offerte universitarie

in maniera futuristica e di pari passo si presenterà il bisogno di competenze più elevate, più avanzate rispetto a quelle date da un ITN o da un'Accademia. Siamo sicuri che questa laurea sia un passo avanti e un'arma in più per i giovani che devono entrare in competizione con standard elevati della formazione all'estero; siamo contenti di appoggiare l'Università di Genova in questo programma: laurea in inglese è già passo avanti."

Per l'Università di Messina, ha

parlato il prof. **Vincenzo Crupi**, coordinatore corso triennale in Scienze e tecnologia della navigazione, di recente istituzione (2017-18); a luglio ci saranno i primi laureati; quasi tutti proseguiranno nella magistrale in Scienze e logistica del trasporto marittimo e aereo, attivato quest'anno. E' un corso universitario legato al territorio, nato da istanze dell'ITN Caio Duilio e del tessuto produttivo. Obiettivo formare una figura professionale che risponda alle

esigenze del mercato marittimo e aereo.

E' un corso multidisciplinare, che coinvolge diversi dipartimenti dell'Ateneo (Ingegneria ma anche Biologia e Scienze politiche), inclusi stage e tirocinio. Le studentesse iscritte all'inizio erano intorno al 18% quindi sono arrivate al 31% e sono tutte molto impegnate.

Utile la testimonianza di **Laura Calipari** (ha conseguito la laurea triennale e intende proseguire per la magistrale) che ha posto l'accento sulla

varietà del percorso di studi: dall'ingegneristica alle scienze e alla tutela ambientale, con periodo di stage presso il CNR, in un progetto di applicazione dispositivi per salvaguardia cetacei nel Mediterraneo.

Mariella Crisafulli, consigliera Pari opportunità a Messina (figura istituzionale per la prevenzione di ogni forma di discriminazione nel lavoro e promozione pari opportunità), ha sottolineato come la formazione nelle materie scientifiche e tecniche sia un

classico esempio dove si verifica discriminazione; proprio da qui iniziano stereotipi culturali e pregiudizi; purtroppo la scelta di cosa studiare ricadrà in futuro su lavoro e retribuzione.

Dall'Università di Bari, la prof.ssa **Laura Tafaro** ha illustrato Scienze e gestione di attività marittime che ha sede a Taranto; qui Università e Marina militare si sono alleate, ma il percorso è aperto non solo ai militari. "Il nostro paese per tanto tempo ha voltato le spalle al mare, ma oggi la Commissione Europea lo indica come la risorsa per uscire dalla crisi. Il 98% dei nostri laureati entro un anno lavorano."

Tre indirizzi: uno più tecnico operativo, un altro ambientale e un ultimo di tipo logistico (per cui si può proseguire con la magistrale appena istituita di Scienze strategiche marittimo-portuali).

Ha parlato **Marco Rubino** già laureato e iscritto al percorso di laurea magistrale, diplomato al Nautico, imbarcato dopo il diploma sino a ottenere il Patentino, quindi la decisione di approfondire le proprie conoscenze iscrivendosi all'Università; da due anni lavora in porto a Bari.

Il webinar è stato concluso da **Claudia Mondino**, dal 2012 comandante su navi ro ro: con grande emozione e sensibilità ha dimostrato come l'aspetto umano nel rapportarsi alle persone, unito a un'altissima professionalità, possa fare davvero la differenza a bordo. E' un privilegio averla tra i nostri Soci del Collegio, insieme al com.te Gennaro Arma che dopo di lei ha preso la parola.

"Sono onorata ed emozionata -ha esordito il com.te Claudia Mondino- Il tema delle pari opportunità in questo settore mi tocca: quest'anno compio 21 anni di carriera con la mia compagnia Grimaldi di Navigazione Napoli, con cui ho sempre lavorato, da quando ero allievo fino al grado di comando.

Ho sempre creduto nelle mie capacità- ha proseguito- innamorata com'ero di mio padre ufficiale di Marina militare, ma in quegli anni l'Accademia non era ancora aperta alle donne. Mi sono diplomata nel '95 e allora purtroppo non c'erano le stesse prospettive allettanti, gli stessi aiuti e stimoli, nemmeno le stesse navi. Penso sia giunta l'ora di cambiare rotta: le opportunità di oggi anche per le ragazze si sono moltiplicate e il mare giustamente attira sempre più le donne. Nella Marina militare sono già quasi duemila, penso ad esempio a Lucia Pellegrino che è stata al comando della nave "Libra". Ai ragazzi dei Nautici -ha concluso- consiglio molta ponderazione: ci vuole passione ma non improvvisazione. Le compagnie di navigazione apprezzano le donne come Ufficiali; alle ragazze che iniziano lo dico sempre di impegnarsi il doppio rispetto ai colleghi, perché di loro abbiamo bisogno sulle navi!"

Il webinar è stato seguito attentamente anche dal com.te **Gennaro Arma** (Princess Cruise): "Mi trovo d'accordo con la collega Mondino, con cui condivido l'anno del diploma: sull'importanza del diffondere la cultura del mare, ai nostri tempi non esisteva tutto questo; il cambiamento di rotta è già stato avviato; quando ero studente, in tutto l'Istituto a Piano di Sorrento c'erano solo 3 ragazze, oggi è diverso; anche la mia compagnia cura l'aspetto delle pari opportunità."

PROGETTO FRA ATENEL, FINANZIATO DA HORIZON

Alleanza formativa Genova, Malta, Glasgow

In Italia l'economia del mare è strategica per lo sviluppo del Paese e per l'occupazione. Anche a livello europeo il settore marittimo e la cantieristica sono in costante sviluppo sia quantitativo che qualitativo. Gli standard internazionali in termini di sicurezza e riduzione dell'impatto

ambientale sono molto sfidanti ed è necessario un continuo sviluppo di ricerca e aggiornamento tecnologico per rimanere competitivi.

La qualità della risorsa umana rappresenta uno dei fattori chiave del successo. E proprio sullo sviluppo delle risorse umane nel settore marittimo è focalizzato il Progetto Europeo VENTuRE (a Virtual and physical Experimenting Towing centre for the design of eneRgy Efficient sea-fairing vessels) finanziato dal programma Horizon 2020 (Project No. 856887).

Abbiamo intervistato il prof. Massimo Figari, responsabile scientifico del progetto in rappresentanza dell'Università di Genova.

Quali sono gli obiettivi principali del progetto VENTuRE?

Ottenere lo sviluppo delle risorse umane nel settore della progettazione e dell'esercizio delle navi e il potenziamento delle capacità marittimo/navali dell'Università di Malta; è iniziato il 1 Gennaio 2020 e avrà una durata di 36 mesi. I



partner del progetto sono: l'Università di Genova, l'Università di Strathclyde, l'Università di Malta e la società di progettazione e consulenza NAS con sede a Malta. Il partenariato è costituito da due Università con notevole capacità e tradizione nel settore marittimo, Genova e Strathclyde, e dall'Università di Malta che intende aumentare la sua capacità formativa nel settore marittimo/navale per poter supportare l'industria marittima nazionale; il partenariato è completato dalla società maltese NAS, i cui vertici si sono però formati in UK.

Il progetto finanzia attività di formazione rivolte al personale universitario, agli studenti universitari e più in generale ai professionisti nel settore marittimo. La partecipazione alle attività da parte di studenti ed esterni è gratuita.

Quali le iniziative messe a punto finora?

Durante i primi 18 mesi sono

state organizzate le seguenti attività: 2 Conferenze per gli studenti di Dottorato di Ricerca delle 3

Università (organizzate dal Prof. Giorgio Tani), 3 seminari di 3 giornate ciascuno riguardanti la resistenza al moto delle navi, misure sperimentali e calcoli numerici (organizzate dal prof. Diego Villa), sono attivi 3 gruppi di lavoro (Resistance & Propulsion, Seakeeping&Maneuvering, CFD) che si incontrano periodicamente, coordinati dal prof. Diego Villa. Il prof. Michele Martelli è responsabile delle attività di mobilità degli studenti, mentoring, tirocini e supervisione congiunta con i partner del progetto. La finalità di queste attività va incontro alla necessità di formazione avanzata al fine di rafforzare la capacità di ricerca e sviluppo dei professionisti e ricercatori all'inizio della loro carriera. Nonostante il periodo di pandemia, le iniziative sono andate avanti con successo e sono state condotte in modalità a distanza in alcuni casi, in presenza in altri.

Alla data odierna:

Due Studenti hanno svolto la loro tesi di laurea in "mobilità".

Otto Studenti hanno partecipato al programma di mentoring fissando gli obiettivi di formazione e di carriera per il prossimo triennio, i progressi verranno monitorati dal team di progetto.

Due studenti hanno effettuato un tirocinio presso l'azienda coinvolta nel progetto, ed uno

di questi, portato a termine brillantemente, ha condotto all'assunzione del tirocinante.

Sette Studenti delle tre Università coinvolte nel progetto hanno sviluppato le loro tesi supervisionati da docenti stranieri.

Come proseguiranno i lavori?

Nei prossimi 18 mesi sono previsti ancora i finanziamenti per la mobilità degli studenti verso Malta o Strathclyde, un corso specialistico di formazione sul seakeeping organizzato dal prof. Giuliano Vernengo a Settembre 2021, una winter school sull'efficienza energetica organizzata dal prof. Raphael Zaccone nel 2022, ed infine una summer school sul Boundary Elements Method organizzata da Strathclyde.

I professionisti del settore marittimo interessati alle iniziative di formazione sono invitati a controllare il sito del progetto e chiedere informazione sulle attività al Prof. Figari.

Gli studenti dell'Università di Genova che frequentano i corsi ad indirizzo marittimo, come ad esempio Maritime Science and Technology, Ingegneria Navale, Yacht Design, possono chiedere informazioni al Prof. Martelli.

Informazioni sulle prossime attività:

<https://h2020venture.eu/massimo.figari@unige.it>
michele.martelli@unige.it
per quanto riguarda la mobilità degli studenti

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI Soc. Coop.
P.le Immacolatella Vecchia tel: 081 5527240 fax: 081 5524435
MOLO BEVERELLO - PORTO NAPOLI
e-mail: ormeggiatorinapoli@libero.it

*Arte marinairesca, Professionalità e Sviluppo tecnologico
a garanzia della sicurezza del porto*

CHIARO-SCURI SULLA MARITTIMITÀ DEL NOSTRO PAESE

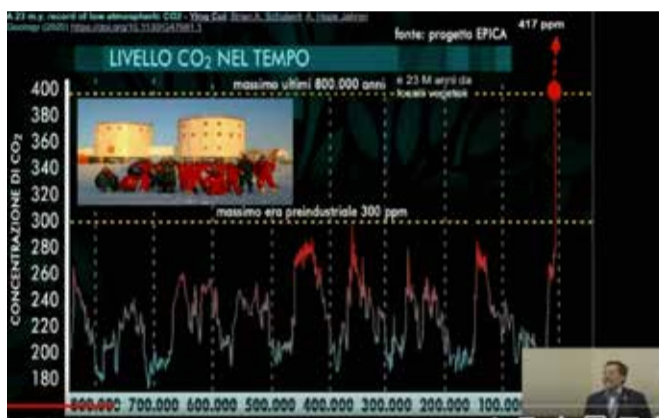
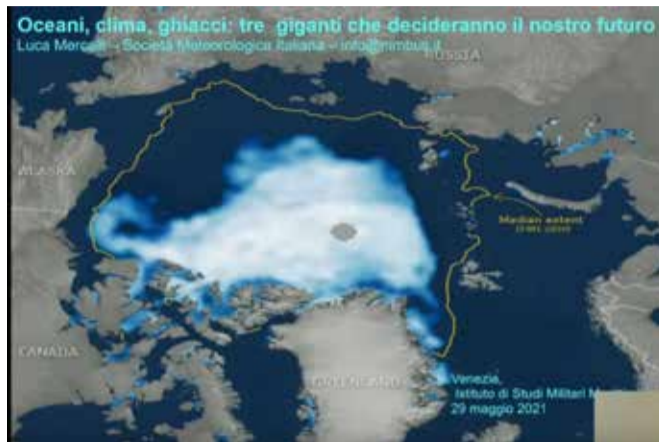
Guai a risvegliare tre giganti dormienti

Il 29 e il 31 maggio 2021 a Venezia, presso la Biblioteca dell'Istituto di Studi Militari Marittimi, sono state organizzate due interessanti giornate di studio e confronto, per approfondire i temi legati alla protezione del mare e delle sue risorse. Titolo dell'appuntamento: "Oceani sunt servandi". Figure di rilievo del mondo della scienza, ma anche dell'economia e dell'industria, unitamente a rappresentanti del vertice della Marina Militare, da sempre impegnata sul mare non solo a salvaguardia della sicurezza collettiva ma anche in difesa dell'ambiente marino, sono intervenuti sui temi più attuali relativi alla tutela degli oceani quale risorsa imprescindibile per il vivere umano. Il confronto, ricco di spunti e idee, è avvenuto tra esperti provenienti da settori diversi, al fine di comporre un quadro di riflessione ad ampio spettro in grado di richiamare l'attenzione verso un patrimonio collettivo, quali sono gli oceani, da difendere, preservare e sfruttare in modo ecocompatibile. Il convegno si è svolto in forma "digitale" e si colloca sulla scia di una serie di appuntamenti che la Marina Militare sviluppa nell'ottica di una costante opera di sensibilizzazione circa la necessità di far crescere nel nostro Paese la cultura marittima. Un primo seminario si era svolto a Livorno presso l'Accademia Navale, focalizzato sulla sicurezza degli spazi geopolitici di interesse dell'Italia.

Senza pretendere di riassumere tutti i contenuti degli interventi, davvero numerosi e di altissimo livello tecnico e culturale, cerchiamo di offrire ai nostri lettori un report generale su alcuni temi affrontati che più si avvicinano agli interessi del lavoro marittimo e le sue declinazioni.

Ha aperto i lavori **Luca Mercalli** (Presidente della Società Meteorologica Italiana) che con la consueta maestria nel divulgare i concetti scientifici ha parlato di *Oceani, ghiacciai e clima: tre giganti che decideranno il nostro futuro*. L'insigne studioso è riuscito a spiegare sapientemente in che modo i tre sistemi possono minacciare la specie umana, se risvegliati senza le dovute cautele: collegati fra di loro, la loro azione potrebbe annientarci. Alla domanda dettata dalla sorpresa se davvero il troppo disturbo sulla pelle di questi giganti, da parte degli uomini comparabili a piccole zanzare, rischia un simile danno, Mercalli suggerisce di pensare al Coronavirus a quali conseguenze ci ha portato, pur nella sua infinitesimale piccolezza! Una volta che alcuni processi sono partiti, purtroppo diventano irreversibili, non possiamo più fare nulla per fermarli.

Dalla misurazione dell'effetto serra dal 1850, risulta che la temperatura media del pianeta è aumentata di 1,2 gradi a causa dell'inquinamento provocato dall'uomo; ma la salita della temperatura non è destinata a fermarsi. Soprattutto colpisce un dato: quello che noi percepiamo come riscaldamento globale è solo il 7% circa dell'energia sviluppata dall'effetto



serra, perché il 93,4% è finito negli oceani. Il caldo che sentiamo in più è una percezione minima di questo cambiamento: la fetta più importante è finita nei primi 700 metri di profondità del mare. Ancora più sotto non è stato recepito il cambiamento di calore della superficie; quando succederà, il sistema cambierà completamente per migliaia di anni: un serbatoio immenso di energia dovrà riequilibrarsi e tornare alle condizioni che hanno reso possibili la vita dell'uomo. Nei periodi più caldi nella storia del pianeta gli oceani (che ora in profondità misurano 2,5 gradi) sono arrivati a sfiorare i 15 gradi, ma in ere geologiche lontanissime, quando l'uomo non era comparso. La nostra specie è figlia di un pianeta freddo; i dinosauri forse hanno vissuto in un pianeta caldo e infatti ora non ci sono più.

Come sta crescendo la gigantesca quantità di energia immagazzinata dagli oceani? Secondo alcuni studi si tratta di 228 sestilioni di joule, che corrispondono all'energia di 3,6 bilioni di bombe della misura pari a quella di Hiroshima; tutto questo negli ultimi 25 anni.

I satelliti ci dicono dove le acque si stanno riscaldando, con variazioni di correnti: la CO₂ si scioglie nell'acqua marina, aumentando l'acidità, potendo innescare un'estinzione di massa (dei crostacei ad esempio).

Allo stato attuale, i ghiacciai alpini hanno subito la fusione del ghiaccio al 60% (idem in altre parti del pianeta), l'acqua va a finire in mare che aumenta di livello circa 3,5 mm all'anno. Come mai questo non è un tema di dibattito ogni giorno? Nessuno si preoccupa, come ci si aspetterebbe. Eppure in Italia, a Venezia ad esempio, tra qualche anno in queste condizioni il Mose non potrebbe funzionare. Dobbiamo muoverci al più presto: se l'accordo di Parigi non venisse rispettato, se non riuscissimo a fermare l'aumento di temperatura a 2 gradi, lo scenario più plausibile sarebbe un metro di acqua in più a fine secolo, addio Venezia. Di

questo passo nel 2300, 5 metri in più, addio al mondo attuale.

È vero che abbiamo già assistito nella preistoria a cambiamenti climatici, ma eravamo pochi, non più di una manciata di milioni di abitanti. Oggi siamo molto più

La linea gialla è l'estensione del ghiaccio nel 1981 e la linea all'interno delimita il confine del 2020. "Se oggi possiamo tracciare questo grafico - ha detto lo scienziato Luca Mercalli - lo dobbiamo alla sterminata quantità di dati satellitari che dal 1979 vennero rilevati e classificati dalle Marine militari; dopo la fine della guerra fredda questo enorme patrimonio di conoscenza venne reso pubblico. Il ghiaccio (bianco) riflette le radiazioni solari, il mare (scuro) le attrae: solo cambiando un parametro (il colore) la situazione cambia, l'intero pianeta viene riscaldato di più, il ghiaccio fonderà maggiormente."

Le variazioni di CO₂ negli ultimi milioni di anni sono rimaste impresse nel ghiaccio polare dell'Antartide: "I dati - ha sottolineato Mercalli - sono frutto anche della ricerca italiana, grazie ad esempio a base "Zucchelli" e "Concordia". La concentrazione di CO₂ si misura in ppm (parti per milione): sul nostro pianeta in 800 mila anni non si sono mai superate le 300 ppm, almeno fino all'era preindustriale. Quindi dal 1850 in poi c'è stato un crescendo impressionante: oggi il picco raggiunge le di 417 ppm; in soli 100 anni si è passati da 280 a 420 ppm." La concentrazione di CO₂ cresce al ritmo di 2,5 ppm all'anno.

vulnerabili. Non ci spostiamo più tanto facilmente, se non provocando conseguenze importanti... pensate alle conseguenze solo in termini di migrazioni, di fronte a intere regioni costiere sommerse dal mare.

CAMBIAMENTO ENTRO IL 2050

Difficile rinunciare agli idrocarburi

Abbattere i livelli di CO₂ nell'aria, decarbonizzare l'industria marittima entro il 2050; ma quale direzione intraprendere per ottenere un cambiamento radicale? In assenza di un modello politico generale in grado di guidare questo passaggio obbligato, nel dibattito presso l'Istituto di Studi Militari Marittimi di Venezia gli esperti sottolineano la transitorietà della situazione.

Così **Nicola Monti**, amministratore delegato Edison, ha voluto ricordare come la pandemia abbia fatto da acceleratore al fine di ottenere le risorse finanziarie necessarie. Next Generation EU ha stanziato 750 milioni di euro, l'Italia ne prenderà 200, da investire su un orizzonte a breve termine (6 anni).

Nel trasporto marittimo però è difficile prevedere se si punterà su batterie o idrogeno. Sulla mobilità urbana c'è già una crescita esponenziale delle batterie; le navi sono diverse, sia per la lunghezza delle rotte, sia per il carico trasportato. Tramite il gas naturale liquefatto si abbatte il 25% delle emissioni, ma si tratta di una scelta transitoria.

Lapo Pistelli direttore Public Affairs di Eni ha posto in evidenza come nel nostro pianeta c'è una buona fetta di popolazione (800 milioni di persone) che

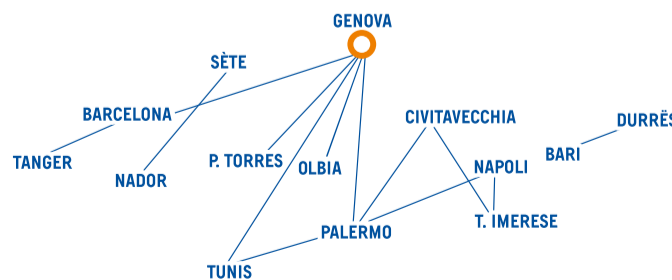
non ha ancora accesso all'energia elettrica (Africa subsahariana), più di un miliardo di persone che cucina bruciando legna, 4 miliardi e mezzo di asiatici che aspirano ad avere lo stesso modello di vita su cui noi stiamo riflettendo, nella parte più ricca del mondo.

L'Europa conta il 7% della popolazione del pianeta, responsabile dell'8% delle emissioni. L'enorme progresso in termini di scienza, tecnica, energia, è stato reso possibile grazie agli idrocarburi. Come cambiare?

Massimo De Benedetti, vice presidente di Fincantieri ha sottolineato come su Gnl, biocarburanti, idrogeno, la sfida per i costruttori di navi sia quella di trovare lo spazio per sistemare a bordo tutta l'impiantistica collegata. Oggi non esiste una normativa per condurre in mare una unità a idrogeno né per progettare, né le certificazioni che dovranno avere a bordo gli equipaggi. Si sarebbe quasi tentati di tornare al nucleare; come ha già caldeggiato Bill Gates, suggerendo di affiancarlo alle rinnovabili. Il dibattito è complesso: ci sono problematiche irreversibili che andranno a pesare sulla vita delle generazioni future. Chi avrà il coraggio di prendere una posizione politica chiara?

PORTARE
MANGIARE
DORMIRE
GIOCARRE
SOGNARE
SCOPRIRE
VIAGGIARE

CON I TRAGHETTI GNV LO PUOI FARE.



Info e prenotazioni: gnv.com - 010 209 45 91 - Agenzie di viaggio



NAVIGHIAMO PER CIASCUNO DI VOI.

CLIMA DA GUERRA FREDDA SULLA PROTEZIONE DEI DATI INTERNET

Difendere le reti cyber in fondo al mare nuova frontiera della sicurezza globale

Maurizio Mensi (prof Diritto Economia - Scuola Nazionale di Amministrazione - Direttore di Amministrazione - Direttore @LawLab Luiss Guido Carli) è intervenuto al convegno di Venezia "Oceani sunt servandi" illustrando un esaustivo quadro su un nuovo problema di cyber security; riportiamo una parte del suo intervento "Un mare di dati, fra cavi sottomarini e rete internet"

Sul fondo del mare, invisibile ai nostri occhi, c'è la colonna vertebrale dell'Internet globale, essenziale per il commercio e le comunicazioni internazionali: si tratta di una rete di tubi in silice, del diametro di un idrante da giardino, avvolti in una guaina protettiva, che sono adagiati lungo le dorsali oceaniche, esposti a potenziali sabotaggi e manipolazioni.

E' un tema sottovalutato nel dibattito sulla continuità dei servizi pubblici e della tutela delle infrastrutture strategiche, a differenza della pirateria o degli attacchi informatici ai porti.

Cosa succederebbe se i cavi venissero tagliati? Disastroso danno all'economia e alla vita



Maurizio Mensi

dei cittadini del mondo.

Tre esempi fra tutti valgono a dimostrare la fragilità di questo sistema: nel 2008 in Egitto una nave che cercava di ormeggiare al largo della costa ha tranciato un cavo sottomarino, lasciando senza Internet 75 milioni di persone.

Nel 2019 a Tonga, un'ancora trascinata sul fondo dell'Oceano ha lasciato senza collegamenti gli abitanti dell'isola che si sono dovuti affidare al collegamento satellitare.

Nel 2020 nello Yemen, la rottura di un cavo sottomarino ha causato gravissimi danni alla connessione.

Il problema non è soltanto militare, occorre garantire l'integrità di questi cavi, per proteggere i nostri dati.

Il 95% dei traffici voce e dati che valicano i confini nazionali passano attraverso i cavi.

Ma cosa si può fare per difenderli?

Nel 2017 Andrew Lennon ammiraglio Nato aveva già segnalato l'inusuale attività sabbacquea russa in prossimità dei cavi sottomarini nei paesi Nato, invitando ad aumentare il livello di attenzione e rafforzare la collaborazione internazionale.

Dal punto di vista tecnico i cavi sottomarini utilizzano una tecnologia di fibra ottica, applicazioni ad alta intensità di banda, come i video e i servizi basati sul cloud: sottili fibre di vetro trasmettono onde di luce; la loro origine risale al 1850, in cui il primo cavo venne posato nel Canale della Manica, per consentire le comunicazioni telegrafiche tra il Regno Unito

e il Continente europeo.

Nel 1858, il primo messaggio attraverso l'Atlantico richiese 18 ore, mentre oggi i cavi più veloci sono in grado di trasferire messaggi alla velocità di 25 terabyte al secondo. Si tratta di beni privati, aspetto giuridico importante, molto costosi, tra i 100 e 150 milioni di dollari, se pure non quanto la loro alternativa che è il satellite: come dimostra il fallimento del progetto avviato ad opera del consorzio industriale "OneWeb Satellite".

I cavi vengono posti sul fondo del mare a una velocità di circa 200 km al giorno, da navi specializzate.

Ha fatto discutere il caso recente di un sottomarino russo: il 2 luglio 2019 muoiono 14 marinai russi a seguito di un incendio scoppiato a bordo dell'As-12 "Losharik" a propulsione nucleare specializzato in immersioni abissali, è una tragedia che ricorda quella del 2000 quando nel "Kursk" perse la vita 118 marinai russi e nel 2008 un altro sottomarino K-152 "Nerpa". Ma il caso del 2019 è diverso dagli altri perché dall'analisi è emerso che si trattò di un incidente a seguito di un intervento per sabotare infrastrutture subacquee e cavi sottomarini.

Il New York Times nel 2005 ha ricordato come il sottomarino USS "Jimmy Carter" (classe Seawolf) avesse la possibilità di insinuarsi nei cavi ed estrarre dati senza manometterli. Così la nave russa "Yantar", classificata come unità di ricerca oceanografica.

I dati possono essere estratti dai cavi sottomarini con inserimento di backdoor, però è da tenere presente che non è necessario entrare in possesso materialmente di una determinata comunicazione (i contenuti sensibili nei cavi sono protetti dalla crittografia), cioè il suo contenuto, ma anche soltanto l'accesso ai metadati può fornire informazioni potenzialmente appetibili.

I sistemi di gestione delle infrastrutture di rete sottomarine prevedono un controllo centralizzato che crea notevoli rischi per la sicurezza e può costituire un obiettivo di pirati informatici e paesi ostili. Rispetto alle reti terrestri i sistemi via cavo sottomarini hanno minori punti di accesso attaccabili. Quelli più vulnerabili sono costituiti dal Network Management System, relativi alle stazioni via cavo associate a ciascun sistema, i Network Operation Center e i portali di accesso remoto.

Dal punto di vista del diritto internazionale, abbiamo una convenzione del 1884 relativa alla protezione dei cavi sottomarini e la Convenzione sul diritto del mare del 1982, che è stata elaborata prima che il problema dei cavi sottomarini assumesse il rilievo attuale.

I trattati internazionali consentono ai paesi di posare, mantenere e riparare i cavi fino a 12 miglia nautiche al di fuori delle acque territoriali, ma l'attuale regime giuridico al riguardo è lacunoso, presentando una serie di questioni aperte. Pur essendo previste san-

zioni penali e civili per danni dolosi o accidentali ai cavi, bisognerebbe distinguere da attacchi e danneggiamenti in tempi di guerra o di pace: un attacco simile si qualifica come attacco armato, secondo l'art. 51 della Carta dell'Onu. In tale caso sarà consentito l'uso della forza da parte di uno Stato per legittima difesa?

Le conseguenze dell'attacco a un cavo sottomarino sono sufficientemente gravi da configurare un attacco armato? In caso negativo gli Stati non sarebbero autorizzati ad usare legittimamente la forza. Secondo il manuale di Tallin (non è vincolante) la semplice sottrazione di dati dai cavi sottomarini non è equivalente a un attacco armato. In ogni caso la risposta dovrebbe sempre rispettare quei principi di proporzionalità e precauzione per minimizzare il danno ai civili.

Gli Stati Uniti sono in prima linea per evidenziare come la protezione e la riparazione dei cavi sia questione di sicurezza nazionale, non solo problema commerciale degli operatori; per questo si spinge per un piano operativo pubblico e privato, per la riduzione dei tempi di risposta in caso di interruzione o attacco. Aziende private come Google, Microsoft, Facebook, Amazon, posseggono o affittano quasi la metà della capacità sottomarina dei cavi a livello mondiale. Da qui l'invito che siano quelle stesse società ad accollarsi gli oneri della messa in sicurezza; serve il contributo dei privati per proteggere queste infrastrutture.

Nell'ambito dell'ambizioso programma "Clean Network", presentato nel 2020 (agosto) per proteggere beni e infrastrutture strategiche, compresi dati e informazioni sensibili, "Clean Cable" riguarda i cavi sottomarini, come proteggerli da sabotaggio e spionaggio.

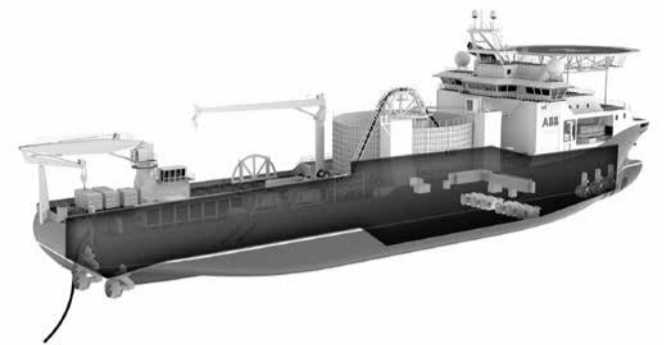
Non solo gli Stati Uniti si sono mossi su questo punto: ricordiamo un rapporto OCSE del 2019 "Risk management policies, good governance for critical infrastructure resilience", quindi la proposta di un "policy toolkit" basato su un approccio integrato e partnership tra governi e operatori privati.

La Commissione europea a sua volta ha elaborato due proposte di direttive che indurranno i diversi paesi a rivedere le proprie normative nazionali; il 24/7/2020 ha avanzato l'idea di un nuovo "ecosistema di sicurezza" (2020-25) e il 16/12/2020 la proposta di revisione della direttiva NIS sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi.

I cavi sottomarini vedono la crescita di proprietari privati, uniti in consorzio, oppure di banche multilaterali di sviluppo, ma cresce anche l'uso privato, con aziende come Alcatel Submarine Networks di Alcatel-Lucent (Francia), TE SubCom di TE Connectivity (Svizzera-Usa) al primo posto per km di cavi usati, NEC Corporation (Giappone), HUAWEI MARINE (Cina), molto attivo quest'ultimo in Africa. Le aree più sfruttate sono: lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Luzon (tra Taiwan e le Filippine) e Mar Rosso.

Google possiede l'8,5% dei cavi sottomarini: il suo cavo più lungo "Curie" va dal Cile a Los Angeles. Il cavo "Jupiter" invece che va dagli Stati Uniti all'Asia appartiene a Facebook e Amazon.

La presenza crescente ha portato il crollo dei prezzi della capacità sottomarina (-25%-28% all'anno). Emerge sicuramente l'attivismo della Cina, con Huawei Marine; la preoccupazione per la sicurezza informatica ha indotto l'intelligence australiana ad annullare il progetto con Huawei di collegare le Isole Salomone a Sidney (marzo 2021). Risalta la grande delicatezza del problema, con la Cina che rincorre gli USA per acquisire



Le navi posa-cavi, specializzate per il trasporto e la posa dei collegamenti sottomarini, sono dotate di vasche di raccolta, adibite allo stoccaggio dei cavi

il predominio nelle tecnologie emergenti (intelligenza artificiale, calcolo quantistico e 5G) e nella competizione strategica per il controllo dei dati. Le preoccupazioni di Stati Uniti

e UE al riguardo sono più che giustificate.

(L'intervento si può ascoltare su youtube "Oceani sunt servandi- Proteggere il mare e le sue risorse", Marina Militare)

RICHIESTA DELL'ARMATORE MATTIOLI E DELL'AMM. REBUFFO

Una governance unica per l'economia blu

Mario Mattioli è intervenuto all'appuntamento di Venezia come rappresentante di categoria degli armatori ma anche come presidente della Federazione del Mare che riunisce vari attori del cluster di cui fa parte anche il Collegio Capitani, per chiedere una migliore e unitaria governance sui temi marittimi, che non riguardi esclusivamente il trasporto, ma che in maniera allargata si ponga come guida univoca della crescita blu. "Lo chiediamo da molti anni -ha ribadito l'armatore- e la soluzione non c'è ancora. Nella realtà abbiamo 8 dicasteri con cui avere rapporti giornalmente. Io credo che questo comporti delle difficoltà nell'ottica razionale di uno sviluppo del comparto. Manca un orientamento per il cluster del mare, qualcuno che ci aiuti, altrimenti rischiamo di perderci. La stessa cosa a livello europeo: quando si parla di carburanti alternativi, intendiamo investimenti massivi, nell'ottica di svariate centinaia di miliardi, per rendere fruibili determinati processi che dal punto di vista tecnologico già esistono. Urge il massimo raccordo tra gli enti che cercano la via per realizzare in concreto la decarbonizzazione. Chiediamo centralità. L'obiettivo è comune, ma non possiamo arrivarci in maniera disordinata. Occorre al più presto un accentramento in materia.

Non siamo un settore difficile, lo shipping quale combustibile alternativo potrà avere per abbattere la CO2? Ci sono già delle alternative anche in Italia. GNL per navi da crociera dual fuel e anche traghetti come ad es i collegamenti tra Sicilia e Calabria. Tuttavia mancano le infrastrutture per il rifornimento. La società che gestisce questo traghetto in Sicilia deve predisporre un crio-contenitore che parta dalla Spagna via mare, arrivi a Civitavecchia e lì venga scaricato e poi arrivi a Salerno, da qui a Messina su altra nave... ma quanto costa?"

Mattioli ha portato come esempio i paesi del Nord Eu

che hanno sviluppato questo discorso con uno studio di mercato preliminare, cui è seguita una serie di scelte coerenti e concrete. Da noi la cifra stanziata per l'elettrificazione delle banchine dobbiamo ancora capire dove venga destinata: divisa per 42, senza distinzione tra un porto e l'altro? Questa decisione è stata preceduta da uno studio che ne dimostra la convenienza? Banchine elettrificate ne abbiamo già in Italia, ma talvolta risultano troppo care e certe navi non ne possono usufruire, in sostanza è mancata una programmazione, che va fatta ascoltando le componenti dell'industria. "Mi auguro un cambiamento" ha concluso Mattioli.

Per finire l'armatore ha aggiunto alcuni dati: il 90% commercio mondiale è per mare, 17mila miliardi di merce, 14mila miliardi di valore equivalente in dollari, ma in mare le navi producono il 2% delle emissioni mondiali.

Nel 2008 circa un miliardo di tonnellate di emissioni nocive in atmosfera; nel 2018 le emissioni si sono ridotte del 20%. In questo stesso periodo il numero delle tonnellate miglia percorse dalle navi sono aumentate del 40% e il numero delle navi è cresciuto del 60%.

Target: a livello mondiale l'IMO ha stabilito nel 2030 riduzione del 30% emissioni rispetto al 2008, nel 2050 50% in meno, poi a livello europeo gli obblighi si restringono ancora più, per arrivare a zero nel 2050. Ma in quell'anno gli scambi saranno aumentati esponenzialmente e la nave dovrà aumentare la sua efficienza. Dunque bisognerà pianificare la transizione: creare strumenti di accompagnamento, compresi sostegni. C'è urgente bisogno di una governance che consenta alle aziende di rimanere competitive, innovative, efficienti perché rischiano di scomparire entro il 2050.

In pieno accordo con Mattioli, L'Amm. Div. **Pierpaolo Ribuffo** (Capo di Stato Maggiore del Comando in Capo della Squadra

Navale) ha ribadito quali siano le sfide in termini di sicurezza e ambientali e come al di là di questo, le rotte commerciali che collegano l'Italia ai nostri interessi devono essere protette, al pari del territorio nazionale. "La Marina -ha detto Ribuffo- può dare molte risposte, ma il nemico è molto insidioso: la nebbia come metafora che ci avvolge e ci impedisce di vedere le opportunità, nascondendo ai nostri occhi la nostra marittimità. Quello della vocazione marittima negata è un problema culturale, che affonda le radici nella nostra storia, rappresentato dalle torri di avvistamento che si affacciano sul mare, visto nell'arco dei secoli come una minaccia.

Se un tempo il problema erano i pirati barbareschi, oggi abbiamo una difficoltà di approccio perché ci poniamo in maniera frammentata: armatori, pescherecci della pesca, cantieristica, chi estrae dal mare energia, tutti coloro che vivono grazie al mare si muovono in maniera disarticolata. In concreto sono costretti a confrontarsi con interlocutori istituzionali che sono diversi uno dall'altro e questi non hanno una visione d'insieme, non riescono a fare sistema. La marittimità è un mosaico di cui bisogna conoscere ogni tessera; dopo la frammentazione il male che ne segue è l'irrelevanza, perché senza una voce univoca si viene percepiti come portatori di istanze secondarie, si viene marginalizzati dagli stessi dicasteri che dovrebbero ascoltare.

Non è questa l'unica eredità che abbiamo, molti italiani si sono avventurati sul mare e hanno perseguito grandi obiettivi. Necessità di riscoprire lo spirito di questi italiani e pensare in maniera diversa, uscire da un orizzonte limitato. I nostri interessi sono ovunque le nostre flotte commerciali si spingono, ovunque i nostri pescherecci navigano... La nostra scuola di Venezia possa diventare un fulcro di pensiero e cambiamento, in questa direzione.

TRA I TANTI AGGIORNAMENTI SULLA SICUREZZA

Cambiano le regole SOLAS sulla navigazione polare

Ad un anno dell'entrata in vigore della Convenzione Solas, edizione consolidata 2020, cerchiamo di vedere quali novità ha apportato alle regole sulla sicurezza in mare.

Innanzitutto la Convenzione Solas è stata allineata alla Convenzione Marpol, edizione consolidata 2017, nella quale erano stati introdotti tre nuovi argomenti: la Verifica di Conformità, Codice Internazionale per Navi operanti in Acque Polari e le Interpretazioni Unificate per determinate regole. Questo ha portato all'aggiunta di due nuovi capitoli: il capitolo XIII, che riguarda la Verifica di Conformità, nel quale si specifica che ogni governo contraente deve essere soggetto a periodiche verifiche (audits) da parte dell'Organizzazione (Imo) per verificare la conformità e l'implementazione della Convenzione, in relazione alle regole stesse della suddetta convenzione.

Questo è un importante cambio di passo nella gestione della Certificazione Solas da parte dei singoli Stati e quindi una ulteriore stretta sulle bandiere più "accomodanti".

Il nuovo capitolo XIV riguarda le Misure di Sicurezza per Navi operanti in Acque Polari, questo significa quindi l'adozione del Codice Polare (Polar Code).

Il terzo punto è l'introduzione, alla fine di quasi ogni capitolo, delle Interpretazioni Unificate di alcune specifiche regole, per evitare di incorrere in fraintendimenti. Questo, come già avvenuto nella Marpol, è di grande aiuto agli addetti ai lavori nella interpretazione ed attuazione di alcune regole che possono dare adito ad equivoci.

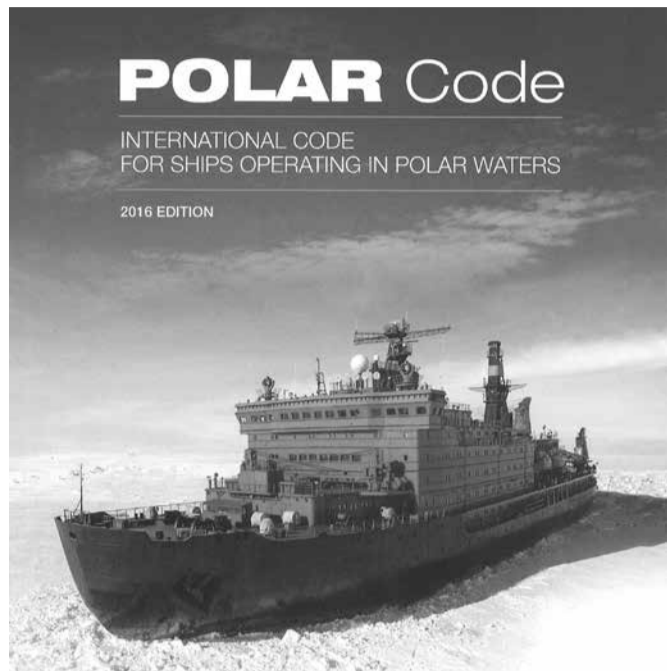
Leggendo con attenzione i vari capitoli, notiamo inoltre alcune "interessanti" modifiche / aggiunte.

Il capitolo II-1 è quello che ha avuto i più significativi aggiornamenti nella sezione relativa alla compartimentazione e stabilità, con il focus sugli insegnamenti derivanti dall'incidente della Costa Concordia. I principali aggiornamenti per le navi passeggeri comprendono:

Migliorata sopravvivenza, ovvero una aumentata capacità per le nuove navi passeggeri di rimanere stabili e galleggianti in caso di allagamento dopo una collisione o incaglio.

Informazioni di emergenza, ovvero aggiornate informazioni di stabilità disponibili per il comandante, per tutte le navi passeggeri, e sia sui computer di stabilità di bordo e terra (reg. 8-1).

Inoltre è stata inserita la nuova



regola 19-1 relativa alle esercitazioni di controllo danno (Damage Control drills for passenger ships) che devono essere effettuate ogni tre mesi su navi passeggeri.

Infine al capitolo II-1 è stata aggiunta la parte G che riguarda le navi che usano combustibili a basso punto di infiammabilità. Queste navi che usano per la propulsione combustibili non tradizionali (gas) devono essere in conformità con i requisiti del Codice IGF (International Gas Fuel Code).

Un importante requisito richiesto del codice IGF, visto dal personale navigante è "l'aggancio" alla STCW, edizione consolidata 2017, in cui al capitolo V, regola 3 si danno i minimi requisiti obbligatori per l'addestramento e qualificazione di comandanti, ufficiali ed equipaggio impiegati su navi soggette al codice IGF.

Nel capitolo II-2, parte G, è stata aggiunta la regola 20-1 che riguarda i requisiti per le navi portamacchine (vehicle carriers) che trasportano veicoli a motore con idrogeno compresso o gas naturale nei loro serbatoi, sia usato per la propulsione che come carico. Tali requisiti, di carattere costruttivo, riguardano equipaggiamento e cablaggio elettrico, specifiche sistemazione di ventilazione e almeno due extra gas detector portatili.

Al capitolo III, la regola 19-2.2 è stata modificata, sempre a seguito dell'incidente Costa Concordia, sul raduno passeggeri, prima o immediatamente dopo la partenza, per essere istruiti sull'uso dei salvagenti

capace di verificare la conformità con i requisiti di stabilità intatta e danneggiata.

Navi che usano gas per la propulsione, IGF Code, viene rimosso il requisito per i finestroni del ponte di comando che era di classe A-0, per allineare gli stessi requisiti richiesti per le navi che trasportano gas alla rinfusa (IGC Code).

Per finire, nel Fire Safety Systems Code (FSS) è stato aggiunto il capitolo 17 in cui sono descritti i requisiti per i dispositivi anti-incendio a schiuma nelle sistemazioni per elicotteri; ed il controllo della qualità dell'acqua nei sistemi splinkers per prevenire la corrosione interna, l'intasamento o bloccaggio.

La nuova edizione consolidata Solas si aspettava nel 2017, stesso anno in cui sia la Marpol che STCW sono state revisionate. Questo ritardo, a nostro avviso, è stato dovuto alle investigazioni e analisi di due particolari incidenti, Costa Concordia (2012) e traghetto San-sovino (2016).

Il primo ha posto l'attenzione sulle problematiche di compartimentazione e stabilità per navi passeggeri e non solo; mentre il secondo ha evidenziato la mancanza di strumentazione per testare l'atmosfera negli spazi chiusi, strumenti che prima erano a disposizione solo su navi che trasportavano merci pericolose.

Tutte le nuove edizioni delle convenzioni e codici apportano cambiamenti, alcune volte anche radicali, sia dal punto di vista costruttivo e normativo in genere; questo fa sì che alcune volte si hanno dure ricadute sulla gestione della vita di bordo, per cui è essenziale essere aggiornati.

CAP. SUP. L.C.
DOMENICO LA FAUCI

EMSA-ECDC

Rinnovata la guida anti-Covid a bordo

È uscita la prima revisione, alla luce delle ultime esperienze maturate, della guida pubblicata nel luglio 2020 per la gestione dell'emergenza pandemica a bordo delle navi da crociera. La guida è realizzata da Emsa (European maritime safety agency) e da Ecdc (European centre for disease prevention and control) e individua misure da applicare a bordo, per passeggeri e marittimi, e a terra, per ridurre il rischio di trasmissione del virus del Covid-19. In questa prima revisione sono stati integrati i progressi medici e scientifici compiuti in questi mesi nel contrasto della pandemia da coronavirus, in particolare in materia di test e di vaccini. La revisione ha anche integrato nuove raccomandazioni, nuove linee guida e documenti pertinenti, nonché feedback raccolti dalle parti interessate, proponendosi come guida comune per il miglioramento dei protocolli volti alla tutela della salute.

Dalla sua prima pubblicazione il manuale è stato edito e diffuso dall'Imo.

L'impegno di tale contributo è stato riconosciuto anche nella Dichiarazione Congiunta dell'IMO e dell'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO) rilasciata il 5 novembre 2020.

Come ha già dichiarato Adina Vălean, commissario per i trasporti "La pandemia di COVID-19 ha fermato il settore delle crociere. Prima che i passeggeri considerino di tornare a questo tipo di vacanza, devono essere rassicurati sui più alti standard di sicurezza. Ricordo la responsabilità ultima degli operatori di crociera nei confronti dei loro passeggeri ed equipaggi e li invito ad attuare le indicazioni di oggi, lavorando a stretto contatto con le autorità portuali per la ripresa sicura dei loro servizi".

Il direttore esecutivo dell'EMSA, Maja Markovčić Kostelac e il direttore dell'ECDC Andrea Ammon hanno evidenziato: "La guida congiunta EMSA-ECDC sulla ripresa delle operazioni delle navi da crociera in Europa è un altro esempio di valore aggiunto per i cittadini dell'UE. È importante in questa fase favorire la graduale ripresa di questo segmento del settore marittimo costruendo fiducia in tutti gli stakeholder coinvolti".



CONSORZIO FORMAZIONE POLCEVERA



Ente di Formazione Accreditato dalla Regione Liguria con delibera della Giunta Regionale n. 885 del 09/08/2006

Ente di Formazione Autorizzato con decreto n. 283/2019 dal Ministero dei Trasporti per i Corsi Maritime Security

Ente di Formazione Autorizzato dal Ministero dell'Interno per i Corsi di Formazione DM 154/2009

Offerta formativa

- Formazione sicurezza sul lavoro ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni del 21/12/2011
- Formazione attrezzature di lavoro ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni 22/02/2012
- Formazione per ASPP e RSPP
- Corsi finanziati per disoccupati ed occupati
- Catalogo apprendistato professionalizzante
- Corsi Maritime Security
- Corsi di Formazione per i Servizi di Sicurezza Sussidiaria in ambito portuale per Guardie Particolari Giurate
- Formazione finanziata attraverso Fondi Interprofessionali

Sede: CFP, P.le Terminal Traghetto Iqbal Masih, 5, 16126 GENOVA

Per qualsiasi informazione sulla nostra offerta formativa è possibile consultare il sito www.formazionecfp.it oppure contattarci al numero 010-2513070 o via mail all'indirizzo info@formazionecfp.it

PORTO DI GENOVA

Procedura per navi XXL

La Capitaneria di porto di Genova ha definito un iter per consentire l'ingresso nel porto di Genova delle navi fuori sagona, ossia di quelle classi di unità di dimensioni, in larghezza, lunghezza e pescaggio, superiori al traffico ordinario. La procedura prevede quattro fasi: simulazioni eseguite presso un centro di manovra terzo rispetto al richiedente e all'armatore della nave, ritenuto idoneo dall'Autorità marittima congiuntamente ai servizi tecnico/nautici; sperimentazione delle sole manovre approvate in fase di simulazione, da eseguirsi sotto specifici limiti operativi, prescrizioni tecnico-nautiche e il controllo diretto a bordo del Capo pilota di Genova; familiarizzazione delle manovre (approvate in fase sperimentale) da parte di tutti i piloti del porto di Genova; approvazione dei nuovi limiti dimensionali da parte dell'Autorità marittima, a seguito della comunicazione della positiva conclusione della familiarizzazione da parte dei piloti del porto.

La procedura è allegata all'ordinanza 104 del 31 maggio 2021, che disciplina i nuovi limiti dimensionali delle navi ammesse all'ormeggio nello scalo.



SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI



COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M.

GENOVA 16124 (GE) - Vico dell'Agnello, 2/28
tel: +39 010.2472746
cell: +39 349.3291795
e-mail: info@collegionazionalecapitani.it
web: www.collegionazionalecapitani.it

NAPOLI - Piazzale Immacolatella Vecchia snc 80133 - Napoli (NA)
Tel. 081 202102
Cell. 338 736 7462
Mail: collegiocapitani@gmail.com

ANCONA - FALCONARA MARITTIMA 60015 (An) - Com.Te Fernando Messi
Via Giacomo Matteotti, 41/B
Tel. 071 9161045 - Cell. 3486962889
e-mail: ferdynoir@gmail.com

AUGUSTA 96011 (SR) - D.M. Bartolomeo Trovato
c/o Stella Maris - Via Principe Umberto 129
tel: 0931-982621 - cell: 3409538918
e-mail: bartolomeo.trovato09@gmail.com

BARI 70126 (BA) - Prof. Ignazio Dragone - ITTL Francesco Caracciolo
Via Caldarola s.n.c. - cell. 349.6532044
email: ignisdragone@gmail.com

BARLETTA - ANDRIA - TRANI e MOLFETTA
Cap. Sante Grande
Trani 76125 BT - tel: +39 3478872403 - Via Genova, 2
e-mail: info@studionavaleordinamentamaris.com
web site : www.collegiocapitanimolfettabat.it

BRINDISI - 72100 - (BR) - Aversa Franco
Albatros SRL - Agenzia Marittima, Contrada Costa Morena, sn,c/o
Brindisi Terminal - tel 391 4561570 - email: info@albatrosweb.it

CAGLIARI 09123 (CA)
coordinatore per la Sardegna e capo delegazione di Cagliari
C.A. (C.P.) r. Nicola Silenti
Via Carbonazzi 10 - cell: 368.605983
e-mail: collegiocapitani.ca@tiscali.it

CARLOFORTE 09014 (CA) - D.M. Agostino Cesarale
via Sandro Pertini, 41
tel. 0781 855062
cell. 333 1162440
email: mimmo_cesarale@yahoo.it

CASTELLAMMARE DI STABIA 80053 (NA) C.S.L.C. Roberto Esposito Sansone
Porto Davide - Banchina Marinella - cell: 34806796767
e-mail: collegio.stabia@gmail.com

CATANIA 95126 (CT) - Com.te Alfredo Cucinotta
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Artale Alagona 99
cell: 348.5118712
e-mail: alcuci@tiscali.it

CIVITAVECCHIA - Com.te Fabio Mandrilli
Via della Vite,4
00053 Civitavecchia RM
cell. 338. 9404805
tel. 0766547283
email: fabio_mandrilli@hotmail.com

COMUNI VESUVIANI - Responsabile Torre del Greco - Ercolano
C.D.M. D'ALELIO Ciro Tel. 081 1954 4765 Cell. 330 442 794
Mail: collegiocapitani.torredelgreco@gmail.com
Via Ferrovia, n. 1 80059 - Torre del Greco (NA)
Coordinatrice Area Vesuviana Uff.Cop. PAOLILLO Rosamaria
Mail: collegio.comunivesuviani@gmail.com

CROTONE (KR) - Uff.Cop. PARRETTA Girolamo
Via Lucifero 15 88900 - Crotone (KR) Cell. 349 467 4358
Mail: collegio.crotone@gmail.com

FIUMICINO (RM) - Com.te Pietro Martucci
Via Achemenide, 67 - 000133 Roma RM
tel. 0773 511062 - cell. 338 2083196/ 3487324850
email: pietromartucci@me.com

GAETA - Club Nautico - Piazza Carlo III - 04024 Gaeta
C.L.C. Salvatore Cienzo - cell: 328.3133656
e-mail: salvatorecienzo@msn.com

GIULIANOVA - GROTTAMMARE - cap. Marino Brandimarte
Via s. Botticelli 24 - 63066 Grottamare (AP)
cell: 392.4198040
e-mail: marinobrandimarte@gmail.com

IMPERIA Com.te Valter Veglio Via Angeli Custodi 63
18019 Vallecrosia IM - tel: 0184 295495 - cell. 333 8560760
email: valter.veglio@alice.it

ISOLA D'ISCHIA - Cap.no MENDELLA Massimo
Via Cristoforo Colombo 53/E 80076 Lacco Ameno (NA)
Cell. 349 978 9698
Mail: collegio.ischia@gmail.com

ISOLA D'ELBA - Com.te Roberto Vitiello
Viale Elba 75 - 57037 Porto Ferraio (LI)
cell: 347.3300905
e-mail: collegiocapitanielba@yahoo.it

LA SPEZIA - Cap. Piero Ragazzi
Piero Ragazzi snc - 21 Viale Italia 19121 La Spezia
tel. 0187 730153 - email: info@pieroragazzi.com

LICATA 92027 (AG) - Com.te Alessandro Bifarelli
Via Montesanto 60 - cell: 338.7649945
e-mail: chiefmate.ale@libero.it

LIVORNO 57127 (LI) - com.te Salvatore Vasta
Via Montebello, 144 - tel. 0586.809386 - cell. 348.3805312
email: salvatore-vasta@alice.it

MARSALA - MAZARA DEL VALLO - Cap. Gregorio Saladino
Via Nino Bixio 26 - 91026 Mazara del Vallo TP
cell: 329 8398338
email: saladinogregorio@hotmail.it

MESSINA 98122 - (ME) - Cap. Edoardo Ardizzone
Via Romagnosi 14 - tel: 090.43688 - cell: 328.2082154
e-mail: edoardoardizzone@quipo.it

MONTE DI PROCIDA - Cap.no MAZZELLA DI REGNELLA Giovanni
Via Filomarino n. 127 - 80070 - Monte di Procida(NA)
Cell. 338 731 4620
Mail.: collegio.montediprocida@gmail.com

OLBIA/NORD SARDEGNA - Com.te Fabio Fois
C/O Corpo Piloti del Porto Di Olbia
Viale Isola Bianca, Snc - 07026 Olbia - Cell. 393464751353
e-mail: foispilota@gmail.com

ORTONA - Cap.no PRIMITERRA Domenico
C.da San Rocco Vecchio SS/12 66038- San Vito Chietino (CH)
Cell.: 329 386 1997 - Mail: collegiocapitaniabruzzo@gmail.com

PALERMO - D.M. Giovanni Basile
Piazza Generale Turba 76 - 90129 Palermo (PA)
tel: 091.6572163 - cell: 320.1579109
e-mail: basile53@gmail.com

PENISOLA SORRENTINA - Cap.no ESPOSITO Salvatore
Via Lamma, n.10 80062 Meta di Sorrento(NA)
Tel. 081 5322778 Cell.: 360 382 014
Mail.: collegio.penisolasorrentina@gmail.com

PIOMBINO 57025 Piombino (LI) - Com.te Salvatore Savarese
Via Piero Gobetti 8/C -
M.P.: +39 368 427322 - Home: +39 0565 225443
e-mail: collegiocapitanipiombino@gmail.com

PIZZO 89812 (VV) -Com.te Giuseppe Tallo
Via Nazionale Contrada Mazzotta
cell. 339.3899961
e-mail: giuseppe.tallo@alice.it

PORTO S. STEFANO - MONTE ARGENTARIO 58019 (GR)
D.M. Ivo Baffigi - Presso Associazione Marittimi Argentario
Via Panoramica, 273
Tel. 05641791773 Cell. 3392920453
Email: ivobaffigi@alice.it

POZZALLO 97016 (RG) - Com.te Giuseppe Galifi
Via Vittime della Mafia, 10
tel: 0932.958126
cell: 339.8854238
e-mail: info@cncpozzallo.com

PROCIDA C.d.M. ASSANTE Ciro Antonio
Via Roma, 75 80079 - Procida(NA)
Tel. 081 810 14 75 Cell. 335 587 3804
Mail.: procida.collegiocapitani@gmail.com

RAVENNA - Com.te Del Grosso Marco
Via Franck Lloyd Wright,32 - 48124 Ravenna RA
Cell. 3290132005 - Email: marco1188@hotmail.it

REGGIO CALABRIA -Cap.no BELLANTONI Filippo
Via R. Minasi 27 89058 - Scilla(RC)
Cell. 338 486 9567
Mail: collegio.rc@gmail.com

RIPOSTO 95018 (CT) - Com.te Rosario Salici
Via Francesco Scrofina, 7
cell. 3402748138
email: rosariosalici@libero.it

ROMA 00146 (RM)
Cap. Enrico G. Girauda
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Pingherle 201
cell: 335 7426358
e-mail: enricogabriele.girauda@gmail.com

SALERNO Cap.no Achille De Domenico
Tel.: 089/9956841 cell.: 347 0968922
Molo Manfredi 33 interno porto - 84121 - Salerno
e-mail.: collegiocapitani.sal@gmail.com

SAVONA 17100 (SV) - Com.te Pietro Giglio
Via Emilia, 26 17047 Valle di Vado SV
cell. 33848598646
e-mail: p.giglio2956@gmail.com

SIRACUSA: rivolgersi temporaneamente alla delegazione di
Augusta Cap. Bartolomeo Trovato
tel: 0931.983597 - cell: 338.2298959
e-mail: csbart@libero.it

PENISOLA SORRENTINA 80067 (NA)
C.L.C. Esposito Salvatore
Via Lamma, 10 Meta di Sorrento (NA)
tel: 081.5322778 - cell: +39 360 38.20.14
e-mail: sal_esp@libero.it

TARANTO - Cap. Antonio CELLIE
presso Ufficio Filt CGIL
Via Porto Mercantile 1 Sporgete - 74100 Taranto
e-mail: collegio.taranto@gmail.com

TRAPANI 91100 (TP)
Cap. Alberto GENOVESE - (Master Marine)
presso la: Universal Marine & Ship Vetting srl
Ufficio Legale e Peritale Convenzionato Garbarino & Vergani
Phone/ fax :+39 (0)923 560885 - Mob.:+39 334 1959404
Via dell'Assunta Angolo Via Cofano n.34 A - 91100 Trapani
e-mail: univ.marine@teletu.it

TRIESTE - Associazione che rappresenta il Collegio
Collegio di Trieste dei Patentati C.L.C. e D.M.
Via G. Mazzini 36
tel/fax: 040 362364
email collegio69@collegioditrieste.191.it

USTICA -
Rivolgersi temporaneamente
alla sede di Palermo
D.M. Giovanni Basile

VENEZIA (VE) 30123 - Com.te Lorenzo Boscolo
Stazione marittima Tronchetto Fabb. 255
Tel: 333 2198311
e-mail: cap.lorenzo.boscolo@gmail.com

VIAREGGIO 55049 (LU)
Rivolgersi alla sede di Livorno

VILLA SAN GIOVANNI 89018 (RC)
Com.te Rocco Luppino
Via Panoramica dello Stretto 29
cell: 333.6641242
e-mail: roccoluppino@hotmail.com

ASSOCIAZIONI ADERENTI

ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE INTERNA (A.C.N.I.)
Via Francesco Baracca 1, 28041 Arona (NO)
cell: 347.5325119
e-mail: mads-vb-68@libero.it

ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE LAGUNARE - VENEZIA
Presidente: Com.te Lorenzo Boscolo
Tronchetto Fabb. 255 . 30135 VENEZIA
TEL: 3355337401 FAX: 363355337401
e-mail: presidenza@acnl.it

ASSOCIAZIONE "GLI AMICI DEL MARE"
Via Cesare Battisti n°11 Torre del Greco (NA) 80059
Tel/fax. 0818811293 - 3687197297- 330442794
mail nellastessabarca@libero.it www.amicidelmaretg.altervista.org

ASSOCIAZIONE MARITTIMI MONTE ARGENTARIO
Via Panoramica 273 58019 Monte Argentario (Grosseto)

CESMA
- Confederation of European shipmasters' Associations
MUNTPLEIN 10
NL-1012 WR AMSTERDAM
THE NETHERLANDS

ABBONATI SOSTENITORI A VITA E MARE



La Redazione di «Vita e Mare», vista la notevole diffusione che il giornale del Collegio Capitani L.C. e M. va acquistando nell'ambito marittimo ma anche in spazi esterni alla Categoria, propone l'abbonamento per

€ 30,00

aperto a tutti i Lettori abbonamento sostenitore

Per i negozi convenzionati, le richieste d'Abbonamento, corredate da Cognome, Nome, Indirizzo e Codice d'Avviamento Postale possono essere fatte alla Redazione di «Vita e Mare» ovvero presso il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano, 16124 Genova, oppure direttamente sul C.C. Postale 391169, stesso indirizzo suindicato, con la chiara causale del versamento:

- ABBONAMENTO LETTORE
- ABBONAMENTO PER NEGOZIO CONVENZIONATO



CORPO PILOTI DEL PORTO DI GENOVA

AL SERVIZIO DELLO SHIPPING 24 ORE AL GIORNO CON QUALSIASI METEO

SEDI: MOLO GIANO TEL. 010.2461003-4-5 - FAX 010.2461114

MULTEDO TEL. 010.6987542

VOLTRI-TERMINAL TEL. 010.6135601

In ascolto continuativo VHF sui canali 10 - 12

DICHIARAZIONE CONTRO LA PIRATERIA

Le organizzazioni del mondo dello shipping hanno firmato la Dichiarazione del golfo di Guinea per la soppressione della pirateria. Fra i firmatari della dichiarazione, promossa da Bimco, ci sono amministrazioni di bandiera, un centinaio di armatori proprietari e noleggiatori di navi e associazioni del trasporto marittimo. Nel golfo di Guinea, pur essendo rimasto inalterato il numero di attacchi, è cresciuto il loro livello in termini di aggressività, obiettivi e organizzazione. Inoltre il raggio di azione si è esteso oltre le 200 miglia dalla costa del delta del Niger, dove sono situate in genere le basi dei pirati. I firmatari della dichiarazione si impegnano per contribuire a rafforzare la legislazione internazionale in tema di pirateria e per favorire un maggiore coordinamento fra forze navali locali e internazionali al fine di contrastare il fenomeno.

CORRE IL COMMERCIO MONDIALE

Il Goods trade barometer, l'indice dell'andamento del commercio mondiale elaborato dalla World trade organization (Wto) ha raggiunto nel marzo 2021 i 109,7 punti, in salita di 21,6 punti rispetto a un anno fa. Nell'ultimo mese tutti i settori che compongono l'indice sono stati in crescita. L'andamento migliore è stato registrato da ordini all'esportazione (114,8), trasporto aereo (111,1) e componenti elettroniche (115,2). Wto evidenzia il buon andamento del trasporto container (106,7) che pure era stato uno dei settori che avevano sentito meno la crisi nell'ultimo anno e aveva quindi meno terreno da recuperare.

EVER GIVEN, COMANDANTE RESPONSABILE

In una conferenza stampa, l'Autorità del canale di Suez (Sca) ha addebitato al comando della "Ever Given" l'incagliamento della nave che ha bloccato per sei giorni il canale di Suez. Secondo gli esperti della Sca, le condizioni climatiche (si è parlato di un forte vento) non hanno influito sull'evento, perché prima della "Ever Given" erano passate altre 12 navi di dimensioni analoghe senza incontrare problemi. Inoltre la Sca ha specificato che il ruolo dei piloti a bordo è puramente consultivo e che la responsabilità delle decisioni è interamente del comandante. La Sca sta cercando di risolvere la controversia con la proprietaria Shoen per via extragiudiziale. In un primo momento aveva chiesto un risarcimento di 916 milioni di dollari, scesi poi a 600 e ancora a 550.

NAVE RIZZO IN AZIONE

Nave "Luigi Rizzo", impegnata nell'operazione Gabinia di presenza e sorveglianza marittima nelle acque del Golfo di Guinea, a circa 140 miglia ad ovest del delta del Niger, ha individuato, con il proprio elicottero Sh-90 in volo, un'imbarcazione dotata di potenti motori con a bordo numerosi passeggeri, presunti pirati, che quando avvistati hanno imbracciato le armi, manovrando

per far perdere le proprie tracce alla massima velocità verso le coste nigeriane. Sono state immediatamente avviate le azioni di coordinamento con le autorità locali per fornire indicazioni alle unità della Marina nigeriana al fine di intercettare l'imbarcazione. L'area si conferma ad alto rischio di pirateria. Nel corso della notte precedente, infatti, a circa 240 miglia nautiche di distanza, era stata segnalata un'aggressione ai danni di un peschereccio d'altura, l'"Atlantic Princess", in transito nell'area. Dell'evento di pirateria sono stati immediatamente informati tutti i mercantili d'interesse nazionale presenti nell'area.

CHAO PRESIDENTE BIMCO

Sabrina Chao è stata eletta presidente di Bimco, associazione internazionale dello shipping. Chao è stata presidente della compagnia di Hong Kong Wha Kwong, è la 45esima presidente dell'associazione, la quinta asiatica e la terza di Hong Kong. La nuova presidente intende lavorare con l'associazione per sensibilizzare gli Stati sull'importanza del settore marittimo, per risolvere problemi come il cambio di equipaggi durante la pandemia e la pirateria.

CIN CHIEDE IL CONCORDATO

Cin, la compagnia che gestisce anche le navi Tirrenia, ha presentato al tribunale di Milano domanda di ammissione al concordato preventivo in continuità. La compagnia ha detto che prevede di cedere alcuni asset, ma di voler mantenere la continuità aziendale, i livelli occupazionali e le rotte servite, senza contributi pubblici e in condizioni di libero mercato.

CRESCE L'USO DI INTERNET SULLE NAVI

"La digitalizzazione spinta dall'utilizzo dell'equipaggio e da motivi operativi sta rapidamente accelerando e questa è una tendenza irreversibile", ha spiegato al sito "Splash" il presidente di Inmarsat Maritime, Ronald Spithout. Le cifre confermano questa affermazione. La quantità di dati scambiati da ogni nave in media durante la pandemia è quasi triplicata, con una forte accelerazione rispetto al recente passato. Inmarsat ha analizzato i dati di 11 mila navi da gennaio del 2020 a marzo del 2021. I dati consumati da ogni nave sono passati da 3,4 gigabytes (Gb) a 9,8 Gb al giorno. Nello stesso periodo l'utilizzo globale di internet in tutto il mondo è soltanto raddoppiato. In precedenza, il consumo di dati telematici sulle navi raddoppiava ogni 10-12 mesi.

PORTACONTAINER, RECORD DI ORDINI

Aumentano gli ordini mondiali per nuove navi portacontainer. Secondo i dati di Bimco, nei primi cinque mesi dell'anno in corso è stata ordinata nuova stiva per una capacità di 2,2 milioni di teu. Quasi tutte le nuove navi saranno consegnate nel 2023. Si tratta di una cifra superiore del 60 per cento al precedente record

raggiunto nei primi cinque mesi del 2005. Rispetto ai 184 mila teu di capacità ordinati nello stesso periodo del 2020 la crescita è addirittura di 12 volte. Circa metà degli ordini si sono concentrati su navi fra 15.000 e 16.000 teu, 75 unità per un totale di 1,1 milioni di teu. Gli ordini sono andati tutti a Cina (145 navi) Corea del Sud (63 navi) e Giappone (21 navi).

IMO: VERSO LA NAVIGAZIONE AUTONOMA

Il Comitato per la sicurezza dell'Imo ha concluso l'analisi dei trattati in materia di sicurezza sulle navi. L'analisi è preliminare alla definizione dei passi da compiere per arrivare alla regolamentazione della navigazione autonoma delle cosiddette Mass (maritime autonomous surface ships). L'Imo ha sottolineato che si tratta di un passaggio importante perché la regolamentazione tenga il passo con gli ultimi sviluppi tecnologici.

CO2, ALLARME DELL'ITF

La riduzione delle emissioni delle attività di trasporto (terrestre, marittimo e aereo) previste dagli attuali obiettivi per il 2050 saranno più che compensate dalla crescita delle stesse attività di trasporto. Queste raddoppieranno portando a un aumento delle emissioni rispetto al 2015 del 16 per cento. Lo spiega l'ITf transport outlook 2021 dell'International transport forum. Insomma, come nota il rapporto, anche se gli impegni sulla decarbonizzazione verranno rispettati, le emissioni aumenteranno lo stesso. L'ITf auspica che vengano attuate idonee politiche per il contenimento dell'anidride carbonica per raggiungere l'obiettivo di una riduzione delle emissioni del 70 per cento fra 2015 e 2050, in modo da rispettare l'obiettivo dell'Accordo di Parigi che prevede di limitare il riscaldamento globale a entro 1,5 gradi centigradi in più rispetto all'epoca pre-industriale.

NOTE TRISTI

Addio al Com.te Aldo Baffo

Il 28 maggio scorso è mancato purtroppo il nostro amico e socio com.te Aldo Baffo. Diplomato all'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, aveva subito intrapreso la carriera sul mare fino a raggiungere il grado di comandante. Nel 1965 è entrato nel Corpo Piloti del Porto di Genova.

Dopo pochi anni, nell'aprile del 1970, si era reso protagonista, insieme ad altri valorosi colleghi, del salvataggio dell'equipaggio della London Valour, naufragata all'imboccatura del porto di Genova. Un intervento coraggioso, in una situazione drammatica, per il quale era stato insignito della Medaglia d'Argento al Valore della Marina. Nel 1993 era stato nominato Capo Pilota, fino alla data del suo ritiro dal servizio nel novembre 1997. Nel luglio di quest'ultimo anno aveva condotto un'altra operazione particolarmente complessa: la partenza del superbacino dal porto di Genova.

"Una manovra che preoccupava tutti" come ben ricorda il comandante Ottavio Lanzola, allora sottocapo Pilota e che successivamente ha raccolto il testimone alla guida della Corporazione "ma era stata preparata e condotta con grande professionalità dal Comandante Baffo".

Così lo ricorda Giovanni Lettich presidente del Collegio: "Mi piace pensare oltre che alle sue doti professionali anche alle sue grandi qualità umane, perché ha dedicato la sua vita alla famiglia e al porto; inoltre ha vissuto il suo lavoro con grande passione. Non mi ha mai fatto mancare consigli e parole di incoraggiamento quando mi sono trovato anch'io a ricoprire la carica di capo pilota".

Gentile e affabile, ha sempre seguito puntualmente gli eventi organizzati dal Collegio, onorando tutta la categoria con la sua presenza.

Lascia la moglie Dina e i due figli Umberto e Stefano, cui portiamo addolorati le nostre condoglianze.



La **Federazione del Mare** riunisce le principali organizzazioni del settore ed è il *maritime cluster* dell'Italia: vuole dare rappresentanza unitaria al nostro mondo del mare, per sottolinearne il rilievo come fattore di **sviluppo** ed affermarne la **comunanza** di valori, di cultura e di interessi, che nasce da una medesima forte dimensione **internazionale**.

- **448 miliardi** di Euro (il 4% del PIL) il valore di beni e servizi prodotti nell'Unione europea dalle attività legate al mare, con **4,8 milioni** di occupati
- l'Italia è il primo stato d'Europa per commercio estero marittimo, con oltre **230 milioni** di tonnellate di merce importate ed esportate per mare
- le attività marittime italiane producono beni e servizi per **40 miliardi di Euro**, di cui **10 miliardi** esportati, e dedicano **14 miliardi** ad acquisti da altri settori e investimenti, fornendo occupazione a **480 mila addetti** nelle attività manifatturiere e terziarie

www.federazione-delmare.it



VITA E MARE

PERIODICO DI CULTURA E INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ MARITTIME

ORGANO UFFICIALE DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M. ENTE RICONOSCIUTO CON D.M. 14-1-93
Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 GENOVA
Telefono: 010.247.27.46 - Cell. 349.329.17.95
C.C. postale N. 391169
E-mail: info@collegionazionalicapitani.it

Autorizzazione Tribunale di Genova del 17-12-1964 - N. 6/64 di Registro
CENTRO STAMPA: GRAFICA L.P. - Via Pastorino, 200 r. - 16162 Genova
E-mail: graficalp@graficalp.191.it
Direttore responsabile: **BETTINA ARCURI**
La collaborazione è volontaria e gratuita.
Le opinioni espresse negli articoli riflettono idee personali degli autori.

Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1. DCB Genova"



"Vita e Mare" viene inviato oltre ai Soci a Parlamentari, Segreterie dei Partiti politici, Autorità, Uffici stampa, Ministeri, Enti, Associazioni, Stampa ordinaria e specializzata, Organizzazioni sindacali dei lavoratori e degli imprenditori, Capitanerie di Porto, Enti portuali, Registri navali, Cantieristica, Marina Militare, Scuole Nautiche.

Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

L'ECO DELLA STAMPA®

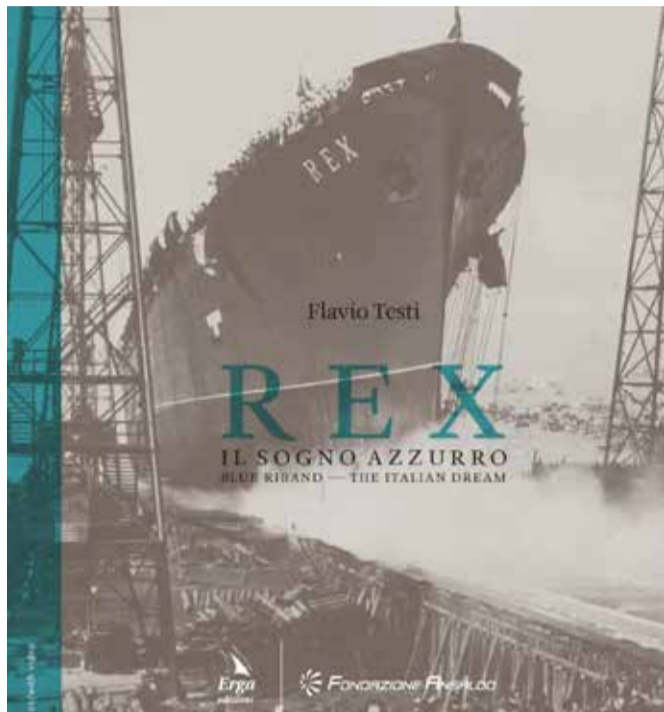
AGENZIA DI RITAGLI E INFORMAZIONI
DA GIORNALI E RIVISTE Direttore I. Frugiuole
ECOSTAMPA®
MEDIA MONITOR S.P.A.
VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444
CAS. POST. 12094

L'ECO DELLA STAMPA REG. STAMPA TRIB. MILANO N. 6660 DEL 30.9.1964



IL NUOVO LIBRO FIRMATO DALL'ING. FLAVIO TESTI: ASPETTI INEDITI E CURIOSITÀ

Il sogno azzurro sulla scia del Rex



La copertina del libro appena pubblicato

In occasione del 90° anniversario del varo del transatlantico REX, avvenuto il 1° agosto 1931, Erga Edizioni, in collaborazione con la Fondazione Ansaldo di Genova, sta per pubblicare un bellissimo libro corredato da numerose fotografie (circa 200), scritto in italiano e in inglese, che porta la firma dell'ing. Flavio Testi. L'autore, amico del Collegio e collaboratore di "Vita e Mare", è uno dei maggiori esperti e cultori di storia della marineria mondiale. Testi è stato membro della Titanic Historical Society (USA) ed è associato al Laboratorio di Storia marittima e navale (NavLab) dell'Università di Genova. Fin da bambino ha ascoltato le storie sul Rex, maturando l'interesse per tutti i transatlantici. Si tratta dell'unica nave italiana - come si legge nel frontespizio del libro - presente nella storia della marineria mondiale ad avere conseguito la vittoria del Nastro Azzurro il 16 agosto 1933, con una traversata record da Gibilterra a New York di soli 4 giorni e 13 ore. Gioiello dell'industria cantieristica italiana sia per gli ambienti, estremamente curati, sia per le tecnologie all'avanguardia, il Rex fece da sfondo a importanti avvenimenti dell'epoca. Sono riportati gli episodi più importanti a partire dal varo avvenuto il 1 agosto 1931, al servizio delle rotte atlantiche dal 1932 al 1940, sino all'8 settembre 1944 quando fu affondato. La verità storica sul Rex, spesso romanzata o tenuta nascosta, apre luci nuove sulla sua breve vita operativa, come il contributo della nave al salvataggio degli ebrei europei, alcune vicende internazionali quali l'intercettazione delle fortezze volanti B17 USAF in Atlantico, le motivazioni del suo affondamento e le modalità in cui questo avvenne.

Per il nostro giornale Flavio Testi ha scritto queste righe che presentiamo il suo ultimo lavoro; volentieri le pubblichiamo, qui di seguito.

Scrivere questo libro è stato come fare un viaggio unico ed entusiasmante, come quello di Dante nella Divina Commedia, passando però dal Paradiso al Purgatorio ed Inferno in senso contrario all'originale.

Ho rivissuto e verificato i racconti di mio padre sul Rex e su ciò che accadeva a bordo, ho

constatato l'elevata tecnologia impiegata nella concezione e realizzazione della nave, la ridondanza delle apparecchiature fondamentali presenti a bordo, ed ho provato una grande ammirazione per le scelte innovative, frutto di profonda esperienza e visione d'insieme, che a volte oggi difettano.

Il tratto di viaggio più avvincente è stato riscoprire le vicende delle persone dell'equipaggio, dei comandanti con le loro decisioni, dei passeggeri multiformi ed originali, che hanno viaggiato e vissuto sulla nave per periodi più o meno ampi. Partendo dai dettagli storici singoli, è stato possibile ricomporre e formare un quadro completo osservandone nuove sfumature, scoprire le verità che ebbero un diretto impatto sulla storia della marineria italiana.

Non è sufficiente raccontare o ricostruire avvenimenti, o tacere alcuni. È il momento di girare la medaglia e vedere e comprendere bene il lato nascosto che non si volle o poté vedere prima.

I fatti parlano da soli, le verità vengono a galla anche se furono ben nascoste. Tra le cose più rilevanti c'è la certezza che il REX permise ad alcune decine di migliaia di ebrei europei di emigrare negli Stati Uniti, con un impeccabile trattamento a bordo che faceva dimenticare i soprusi subiti. A bordo furono sempre disponibili dal 1933 al 1940 un rabbino ed un cuoco kosher a loro dedicati.

Un'altra verità nascosta fu la tragica fine della nave, inferta con ferocia della RAF, che diffuse una incredibile giustificazione, tacque sulla collaborazione USAF e sull'uso di siluri per affondarla, e concesse ben 4 medaglie ai piloti. Non fecero un'azione di guerra, ma un'esercitazione di tiro al bersaglio su una nave civile inerme di un paese che aveva firmato l'armistizio 12 mesi prima. Azione segreta, voluta da molto in alto.

È confermata la vasta spogliazione di arredi ed apparecchiature, sistematicamente svolta dai militari tedeschi che riempirono treni interi di materiale verso l'Austria e la Germania, che dovrebbe essere restituito.

Rallegra il cuore constatare come il relitto della nave sia stato per la speranza di miglioramento per le cittadine Jugoslave, trasformandosi in una miniera di

materiali, tecnologia ed apparecchiature che permisero la loro rinascita nel dopoguerra. È un risultato incredibile, confermato dai ricordi e dai sentimenti delle persone, che si è tramandato. Ancora oggi sui libri di scuola si insegna la storia del REX ai giovani studenti e ci sono pittori locali che hanno fatto e continuano a fare quadri sul REX.

Questa nave italiana, anche se trasformata in relitto, è stata un seme di rinascita per migliaia di abitanti, che le sono ancor oggi riconoscenti e non la dimenticano.

La stessa cosa è accaduta per i famigliari di tutte le persone dell'equipaggio e dei passeggeri, i cui figli, nipoti e pronipoti continuano a parlare ed a ricordarsi del REX con infinito rimpianto e nostalgia.

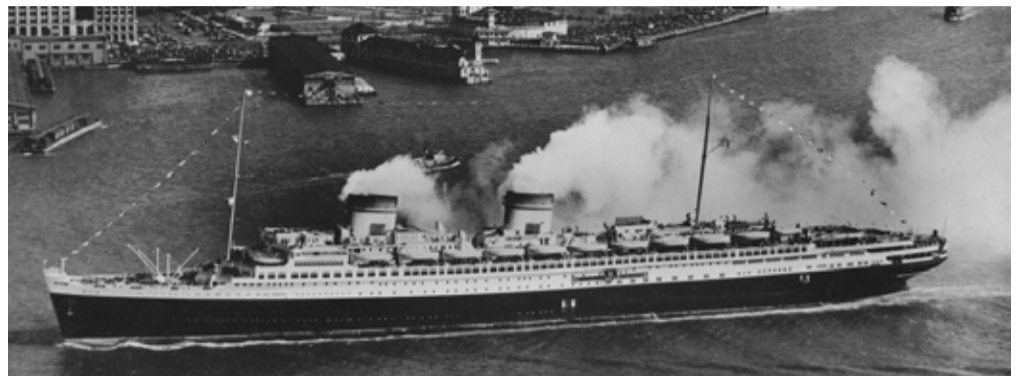
L'industria cantieristica italiana, dalla vincita del Nastro Azzurro ad oggi, continua ad avere successi internazionali, ma ne ha dimenticato il perché. Dovrebbe invece ideare oggi un marchio "Qualità REX" da usare per i suoi prodotti migliori.

L'Italia intera invece rimosse il REX dai ricordi, considerandolo erroneamente una nave fascista, senza capirne il prestigio ancora presente nella storia della marineria internazionale, ma soprattutto la sua importanza nella perfezione, tecnologie avanzate, organizzazione ancora ineguagliate che rappresentò nel mondo.

In altre parole il REX è ancora oggi un catalizzatore di esperienze ed un esempio di successi. Il REX fu un super transatlantico che viaggiava alla velocità di un motoscafo e dovrebbe essere più noto del Titanic. La sua storia deve ridiventare un patrimonio di Genova e dell'intera nazione.

FLAVIO TESTI

Un patrimonio storico così trascurato



L'arrivo a New York la prima volta nel viaggio inaugurale il 7 Ottobre 1932

Ho risposto con entusiasmo all'invito dell'ing. Lorenzo Fiori direttore della Fondazione Ansaldo per la realizzazione di un libro sul REX.

I miei legami con il REX nacquero da bambino quando ascoltavo mio padre Metello e mio nonno Corrado, rispettivamente dipendenti negli anni 30 dell'Ansaldo Elettrotecnico e dell'Ansaldo Meccanico di Sampierdarena che parteciparono attivamente alla sua costruzione. Mio padre fu a bordo come responsabile delle centrali elettriche e come violinista per il 100% della vita operativa della nave.

Ho associato alcuni precisi ed inediti riscontri personali con la storia della nave, approfondendo le scelte tecnologiche innovative, le vicende dei 6 comandanti, delle persone dell'equipaggio e dei circa 300.000 passeggeri.

Ho ricostruito gli eventi storici, con documenti e giornali di bordo dell'epoca, rilevandone inedite sfumature e gli impatti che ebbero sulla storia della marineria internazionale.

Aspetti poco noti del REX: incidente nella centrale elettrica

durante il viaggio inaugurale del 1932

viaggio del Nastro Azzurro vinto il 16 Agosto 1933

salvataggio di almeno 30.000 ebrei europei dal 1933 al 1940, con un impeccabile trattamento a bordo, ove erano disponibili un rabbino ed un cuoco kosher

partecipazione alle riviste militari della Regia Marina ospitando gli ospiti nel 1935 e nel 1938

intercettazione delle fortezze volanti USAF B 17, in Atlantico a 650 miglia da New York nel 1938

spoliazione di arredi ed attrezzature dei militari tedeschi nel porto di Trieste, dopo l'8 settembre 1943 e loro invio con ferrovia in Austria e Germania

feroce attacco della RAF l'8 Settembre 1944, inutile azione segreta di affondamento di una nave inerme ed arenata nella baia di Capodistria, voluta da molto in alto

Questo libro è anche un piccolo coro di esperienze e ricordi, di figli e nipoti dell'equipaggio, e di appassionati come la Collezione REX di Lorenzo Borrelli e Daniela Giorgi, che hanno reso disponibili informazioni e foto.

Il libro sarà disponibile nell'ultima settimana di Luglio 21 nelle librerie.

F.T.



Al com.te Francesco Tarabotto, che nel 1933 al comando del REX conquistò il Nastro Azzurro, Genova ha dedicato i giardini nel quartiere di Boccadasse. La commemorazione è avvenuta nel 2017, grazie al lavoro di interessamento condotto da Flavio Testi: dopo avere insistito per anni, è riuscito a ottenere anche il restauro della cappella dove riposa Tarabotto, nel cimitero di Staglieno. La storia della vita di questo capitano, genovese e figlio del Nautico San Giorgio, l'abbiamo pubblicata su Vita e Mare del 2017, a firma di Flavio Testi.

OROLOGIO UFFICIALE COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI

Memphis Belle
MILITARY WATCHES FOR SPECIALISTS
MANIFATTURA OROLOGI MILITARI PROFESSIONALI

COLLEGGIO NAZIONALE CAPITANI LUNGO CORSO E MACCHINA

PER INFORMAZIONI : e-mail : info@collegionazionalecapitani.it Tel: 010.2472746

S.O.S. DA UN PIANETA SCONOSCIUTO

La politica terragna non guarda al mare

Il ministro Giovannini ha firmato un decreto riguardante l'istituzione di una "Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili". Questa si occuperà di elaborare proposte e stime sull'impatto delle politiche e degli interventi del MIMS anche per quanto riguarda il PNRR nonché della raccolta di documenti e studi, della promozione delle migliori pratiche individuate nelle amministrazioni territoriali e nel comparto privato, dell'analisi dei costi della transizione ecologica ed infine di formulare proposte di ordine normativo.

Vi parteciperanno associazioni e reti della società civile, del mondo sindacale, dell'ambientalismo, federazioni di settore eccetera. La Consulta si riunirà con cadenza quantomeno bimestrale.

Come è noto fra le principali problematiche marittime da risolvere in via prioritaria vi sono:

- Relazioni con le Capitanerie di porto. Dal 2012 si osserva una diminuzione della sensibilità verso alcune problematiche dei marittimi - Esami professionali di grado
- Posti di lavoro (italiani-stranieri-comunitari)
- Provvedimenti seguiti alla STCW/2010 da rivedere in quanto troppo contrastanti con la reale situazione dei marittimi
- Reintroduzione di titoli professionali di cui all'ex art. 123 del codice della navigazione
- Rapporti con l'INPS
- Riconoscimento dei lavori usuranti
- Diritto di voto
- Problematiche legate al COVID-19 (per es. rimpatri)

I membri della futura consulta dovrebbero anzitutto conoscere approfonditamente le questioni di comparto. Queste richiedono competenze specifiche che le quali non possono essere svolte da soggetti introdotti nei vari livelli delle strutture provenienti da settori "estranei".

Strutture fino ad oggi supervisionate da incompetenti che procedono secondo protocolli anacronistici ma sempre più consolidati, al punto di rendere mute e vane le proteste e le attese di coloro i quali ne sono vittime "silenziose". Mi riferisco alla "Gente di mare" in genere, e in particolare a tutti quei marittimi, comuni, sottufficiali e ufficiali i quali sono soggetti a costose trafale temporali per conseguire titoli professionali. Trafale irragionevoli e incomprendibili, per sottostare a procedure arbitrarie avviate con leggerezza da persone che "non capiscono perché non conoscono". Perciò sono tanti i risvolti negativi per i marittimi coinvolti in procedure irrispettose delle loro esigenze lavorative e che determinano inoltre costi esorbitanti.

Anni fitti di incontri e congressi sull'economia del mare non sono bastati a convincere le istituzioni sull'importanza del pianeta mare. Chi naviga o abbia navigato nelle acque del comparto marittimo italiano ben conosce lo strano destino di questo mondo, da tutti stimato e noto come una delle realtà più prolifiche e dinamiche dell'economia e dell'industria italiana.

Tuttavia sa anche che è allo stesso tempo uno degli ambiti più bistrattati, quando non ignorati dalla politica. Un settore capace di segnare numeri da capogiro pur nell'asfittico stallo dell'economia italiana; un settore che macina numeri stellari persino nei momenti più bui della crisi economica globale, ma pur sempre un mondo lontano dal clamore delle cronache e dalle priorità di un'agenda politica fitta di urgenze ed emergenze, oppure scansato perché sopravviene una miriade di problematiche secondarie che ben poco avrebbero a che vedere con l'eccellenza del made in Italy.

Chi persevera nella solita retorica di un finto interesse nasconde una incapacità di comprendere i mille volti di un universo economico e sociale decisivo, lasciando i suoi protagonisti privi di vera disponibilità a un appoggio che non siano di sola facciata. Sembra una malattia pluridecennale questa cecità incurante della portata strategica di un universo che offre impiego a circa un milione di uomini e donne, il 3,5 per cento di tutta la forza lavoro italiana, per giri d'affari di oltre 45 miliardi di euro, circa il tre per cento del totale nazionale.

Numeri che sono la riprova della portata straordinaria di un comparto essenziale, erede di una tradizione legata a doppio filo all'anima della nazione. Un'ignoranza che pesa come un macigno sulle tante opportunità di sviluppo di un settore frenato nella sua espansione

come nessun altro e vittima innocente di una politica che non può, non sa e non vuole restituire all'Italia la sua identità di piattaforma del mare.

Orfano ancora una volta del tanto sospirato ministero del Mare, il comparto marittimo guarda ancora con speranza attesa al nuovo governo guidato da Mario Draghi, ben sapendo che la voce "mare" è determinante nell'apparato produttivo e nella cultura italiana. Non potrebbe essere diversamente per una penisola segnata da 8000 chilometri di coste, da una miriade di punti di approdo e porti commerciali, scali industriali e marine turistiche fra le più rinomate al mondo. Non si dimentichi inoltre la nostra posizione centrale nel Mediterraneo. Il nostro Paese è un hub naturale per il continente europeo, affacciato verso l'Est Europa, verso l'Africa e il Medio Oriente. La geografia ha disegnato per noi questo destino.

È dunque indispensabile rovesciare la percezione corrente che ci vede periferia d'Europa. Peraltro l'Italia vanta una secolare tradizione marinara e un know how riconosciuto a livello globale.

Per concludere, non c'è dubbio che l'Italia debba recitare un ruolo da protagonista nel Mediterraneo. Come ampiamente attestato da una miriade d'indagini, il comparto marittimo si conferma da tempo come si volano in grado di coinvolgere nel suo moto virtuoso un universo fatto di tante realtà

diverse ma collegate fra loro come non mai. Un universo che non si limita alla cantieristica e allo shipping, ma interessa filiere complesse e multiformi come quella ittica e delle attività connesse alla pesca, l'industria del sale e delle estrazioni, la filiera del diporto e quella degli strumenti per la navigazione, senza dimenticare comparti in continua evoluzione come quello delle apparecchiature industriali, della crocieristica e movimentazione passeggeri, delle attività di assicurazione e dei servizi legati al turismo: ricettività, ristorazione, villaggi turistici e alberghi, parchi tematici, stabilimenti balneari e intrattenimento.

Tale universo si arricchisce di professionalità sempre nuove: basti pensare ai campi della ricerca e della tutela ambientale, delle biotecnologie marine e delle scienze naturali, ma in special modo si pensi alle attività strategiche connesse all'istruzione e alla formazione professionale.

Da tempo in tanti nel mondo marittimo hanno compreso come a fare la differenza, nella competizione fra attori nazionali, più di navi e cantieri sia sempre il fattore umano. Una riprova di quanto avveduto e lungimirante sia stato l'impegno profuso da quanti hanno concentrato le proprie energie nel settore dell'istruzione e della formazione della Gente di mare, del personale marittimo e di quello impegnato negli ambiti correlati o attinenti.

NICOLA SILENTI

LA MEMORIA DELL'APOSTOLATO

Marittimi invisibili ma non a tutti



"Tante Maglie per una Sola Rete", convegno organizzato a Roma (2017), dall'Ufficio Nazionale per l'Apostolato del Mare

Vorremmo segnalare sulla piattaforma ALTERVISTA - il blog curato da don Natale Ioculano, già direttore dell'Ufficio nazionale per l'Apostolato del mare (dal 2012 al 2016), che giustamente ha avuto l'idea di raccogliere le tracce del suo operato, affinché nulla di quello che è stato fatto a favore dei marittimi vada perduto. "Sono passati quattro anni da quando è terminato il mio mandato di Direttore dell'Ufficio Nazionale per l'Apostolato del Mare in seno alla Segreteria Generale della Conferenza Episcopale Italiana. Rientrato in Diocesi il Vescovo mi ha dato nuovi incarichi e ora non mi occupo più di Marittimi e Gente di mare. Gli anni, però, non hanno cancellato il mio amore per l'Apostolato del Mare sia perché mi ha dato molto in termine di crescita umana, spirituale e pastorale sia perché il mondo marittimo nonostante sia necessario per l'economia mondiale è poco servito per non dire ignorato. Per non perdere la memoria di alcune cose fatte nei

cinque anni che sono stato alla CEI, delle quali c'è traccia nel web, ho pensato questa pagina dove riportare i link per una facile consultazione di ciò che il web ancora, al 20 aprile 2021, custodisce. Se troverò altro sarà mia premura aggiornare la pagina." Vi si può iniziare la lettura dall'ultimo articolo, che pubblichiamo qui di seguito <https://apostolato-delmare.altervista.org/il-ruolo-chiave-dei-marittimi/>

I marittimi hanno un ruolo chiave nel mantenere in movimento il commercio globale durante la pandemia, aggiungo, e non solo in questo periodo difficile ma sempre e durante l'intero arco dell'anno feste incluse. Comunque, è positivo che se ne parli e che c'è il desiderio di venire incontro alle loro necessità. Di seguito quanto ha destato la mia attenzione.

È stato scritto: «L'incidente del Canale di Suez ha ricordato ai governi e ai mercati quanto sia importante la navigazione globale per le catene di approvvigionamento... Gli organismi delle Nazioni Unite hanno ribadito il ruolo chiave che i marittimi svolgono nel mantenere in movimento il commercio globale durante la pandemia. Hanno riconosciuto le centinaia di migliaia di marittimi che rimangono colpiti dalla "crisi del cambio di equipaggio", il che significa che non sono in grado di salire a bordo o sbarcare dalle navi... Guy Platten, Segretario generale dell'ICS, ha commentato: "Ad oggi, l'attuale crisi del cambio dell'equipaggio della navigazione è rimasta in gran parte ancora invisibile al grande pubblico. L'equipaggio sta lavorando duramente in tutto il mondo per mantenere in movimento il commercio globale, con 200.000 marittimi attualmente colpiti da restrizioni eccessivamente rigide che impediscono loro di imbarcare o sbarcare dalle navi».

Mi auguro che qualcosa si muova a favore dei marittimi e che si accorcino i tempi di realizzazione di quanto auspicato sia per la vaccinazione sia per lo sbarco di fine contratto e l'imbarco del cambio. Spero anche che altri si facciano portavoce dell'importanza di questi professionisti perché scompaia il velo che li rende ancora invisibili al mondo intero.

Siamo d'accordo con Don Natale sul valore della memoria e l'utilità di preservare dal tempo i gesti e le opere messe in pratica a favore di una categoria dimenticata; anche questo è necessario per contribuire a diffondere la cultura marittima.

Ecco la mail di Don Natale: natale.ioculano@gmail.com

2020-2021 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE E "DIFESA"

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. dal 1960 offre ai propri Soci l'opportunità di assicurare il titolo professionale (certificazione di abilitazione) dal rischio di sospensione e/o ritiro da parte dell'Autorità Marittima, più "difesa". (Euro 100.000,00 + 100.000,00)

Possono assicurarsi:

"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, quali Comandanti, Direttori di Macchina, I Ufficiali di coperta/macchina, Ufficiali di navigazione/macchina in possesso di certificazione di abilitazione in base al quale sono imbarcati. Si precisa che possono essere associati al Collegio e quindi assicurati, anche i padroni Marittimi e i Meccanici navali e tutti gli associati al Collegio Nazionale Capitani di lungo corso e macchina in possesso della Patente nautica vela/ motore senza limiti e della patente nautica per navi da diporto imbarcati quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di Coperta, Ufficiali di Macchina, su imbarcazioni/navi a motore/ vela immatricolate in Italia o all'Estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza e munite di ruolo equipaggio, inclusi gli associati imbarcati su imbarcazioni adibite alla navigazione su acque interne italiane e svizzere".

Il socio prima di assicurarsi deve firmare i documenti di rito che dimostrano la sua conoscenza delle condizioni della polizza di assicurazione. La polizza può essere visionata presso le sedi di Genova e Napoli e in tutte le delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale

PERIODO

Il periodo assicurativo è inteso a partire dal 19 Luglio 2019 al 18 Luglio 2020.

La somma dovuta, comprensiva di quota associativa annuale più quota assicurativa annuale è di Euro 250,00.

L'operazione può essere perfezionata presso le sedi compartimentali o le sedi delle delegazioni.

Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.

Per agevolarli, i Soci si possono assicurare come segue:

dal 18 Luglio 2020 al 18 Luglio 2021 quota assicurativa più quota associativa euro 250,00

dal 19 Novembre 2020 al 18 Luglio 2021 quota assicurativa più quota associativa euro 170,00

dal 19 Marzo 2021 al 18 Luglio 2021 quota associativa più quota associativa euro 120,00

Desideriamo ricordare ai Colleghi assicurati che:

«L'assicurato è tenuto a comunicare tempestivamente al Collegio Capitani, per l'immediato inoltrare alla Società assicuratrice, qualsiasi evento dal quale possa derivare un procedimento contemplato da questa polizza ...omissis...».

Pertanto deve essere considerato essenziale, la notifica al Collegio per iscritto del sinistro, incluso l'invio dell'estratto del giornale nautico riguardante il fatto, dell'eventuale altro materiale pertinente, del nome del P&I ed eventualmente quello dell'avvocato che ha seguito la pratica sul nascere.

Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.

Si propone il seguente documento dal titolo "Attivazione di denuncia di sinistro marittimo" da inviare alla segreteria del Collegio di Genova subito dopo un incidente, o presunto tale, a bordo:

PRO FORMA DI "ATTIVAZIONE DI DENUNCIA DI SINISTRO MARITTIMO"

Denuncia cautelativa, denuncia di sinistro marittimo; assicurato: cognome, nome, nato a, il, compartimento marittimo, matricola, titolo professionale, certificato IMO, funzioni a bordo, nome della nave, bandiera, nome dell'armatore, nome e dati P&I (Protecting and Indemnity Club) della nave; nome e tutti i dati dell'avvocato che difende i comandanti per conto dell'armatore; dichiarazioni dell'assicurato.

Allegati: estratto giornale nautico parte II, documenti inchiesta preliminare, citazioni, altre notizie o dichiarazioni dell'assicurato, fotocopia primo interrogatorio, eventuali altri documenti autorità, verbali dei giudici, foto, filmati; data e firma.

ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati e a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 luglio 2020.

Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.

Per Napoli e Delegazioni contattare i rispettivi numeri telefonici stampati su «Vita e Mare» - sedi del Collegio Capitani".

Gli interessati possono ottenere copia della polizza presso i suddetti indirizzi/numeri telefonici.

LIVORNO - CERIMONIA ORGANIZZATA DAL COLLEGIO CAPITANI

Premiati i «primi» degli studenti nautici



I ragazzi meritevoli degli ITN della Toscana



L'interno della Fortezza Vecchia



Gaetano Angora, Giovanni Lettich, Salvatore Vasta



Claudio Capuano, Barbara Bonciani, Piero Neri

Il 19 maggio scorso, a Livorno nella prestigiosa Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, si è svolta la cerimonia di premiazione dei migliori studenti nautici diplomatisi nell'anno 2019-20: undici giovani in totale, provenienti dalle scuole di Livorno, Viareggio e Porto S.Stefano. All'appuntamento, organizzato dal Collegio Nazionale Capitani sono intervenuti i rappresentanti delle istituzioni cittadine e militari, oltre che del mondo della scuola e del lavoro portuale. Era presente il Direttore marittimo della Toscana Gaetano Angora, l'assessore al Porto di Livorno Barbara Bonciani, il responsabile dell'Ufficio Territoriale dell'Autorità portuale di Piombino Claudio Capuano, il rappresentante di Confindustria Piero Neri, il Capo delegazione del Collegio di Livorno Salvatore Vasta, il delegato di Piombino Raffaele Savarese e quello di Porto S.Stefano Massimo

Costanzo, il presidente nazionale della nostra associazione Giovanni Lettich.

L'Assessore al Porto Barbara Bonciani ha così commentato la cerimonia: "Ringrazio il Collegio Nazionale capitani per l'impegno a sostegno dei ragazzi meritevoli diplomati presso gli istituti tecnici della Toscana; esprimo i migliori auguri agli undici ragazzi oggi premiati. Le professioni del settore mare, in una città come la nostra, meritano di essere valorizzate e supportate, con particolare attenzione al lavoro marittimo. A questo proposito mi preme ricordare l'impegno del Comune di Livorno che lo scorso anno è entrato a far parte del Comitato Welfare Gente di mare con la volontà di dare il proprio contributo nell'ambito delle attività di sensibilizzazione a supporto del lavoro marittimo."

Nel suo discorso Piero Neri rappresentante di Confindustria e

dell'omonima società Fratelli Neri (all'attivo tre nuovi rimorchiatori appena inaugurati) ho voluto sottolineare l'importanza del capitale umano e della preparazione dei ragazzi, che è diversa da un tempo, ma non meno importante: "in passato forse erano più marinai, oggi più tecnici informatici, ma la formazione di alto livello comunque significa professionalità e sicurezza in più".

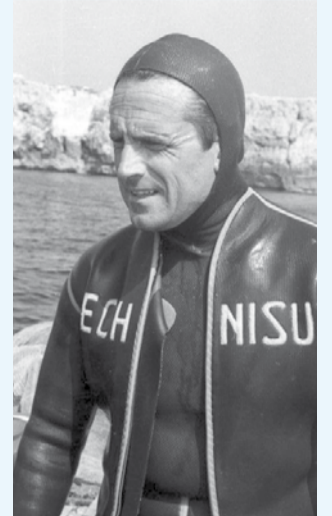
Ecco i nominativi dei giovani meritevoli: **Riccardo Donato, Andrea Galigani, Giacomo Rossi, Mirea Testa, Tommaso Tremolanti, Alberto Francia** (da Livorno); **Alessio Baldini e Samuele Pezzini** (da Viareggio); **Matteo Fusi, Irene Lucia, Matteo Stefanini** (da Porto S.Stefano).

Si ringrazia Salvatore Vasta, delegato del Collegio a Livorno, per l'impegno dal punto di vista organizzativo e la costante dedizione per diffondere la cultura marittima.

ENZO MAIORCA AVREBBE 90 ANNI Ricordato a Siracusa il re degli abissi

L'associazione nazionale marinai d'Italia gruppo di Siracusa ha voluto ricordare Enzo Maiorca, nel giorno in cui avrebbe compiuto 90 anni, il 21 giugno 2021. Il grande apneista siracusano medaglia d'oro al merito di marina è ormai scomparso nel 2016, ma la sua vita, ricca di successi, tra cui il record mondiale di immersione in apnea, continua ad affascinare giovani e appassionati.

La manifestazione organizzata a Siracusa si è svolta nell'auditorium dello Scientifico Einaudi, con la partecipazione dell'ammiraglio di squadra (aus) Roberto Camerini, di Andrea Morello, presidente di Sea Shepherd Italia, di Valeria Li Vigni Tusa, soprintendente del mare della Regione Sicilia, del contrammiraglio Vincenzo Tedone, delegato regionale per la Sicilia dell'associazione nazionale marinai d'Italia, di Patrizia Maiorca, figlia di Enzo e presidente dell'Area



marina protetta del Plemmorio. Moderatore dell'incontro Pasquale Aliffi, presidente dell'Associazione Marinai d'Italia. Durante l'incontro sono stati premiati gli elaborati dei ragazzi delle scuole superiori della città, sul tema "Enzo Maiorca e il mare- binomio inscindibile".

MISTERO SULLA MORTE DEL COM.TE ANGELO CAPURRO

Due mesi di Odissea per rientrare in Italia

Il corpo del comandante Angelo Capurro è rientrato finalmente in Italia, il 16 giugno, nel porto di Taranto. Un ritorno tragico, appesantito da tanti dubbi, soprattutto per i suoi famigliari, che si chiedono il perché di questo decesso e se si poteva fare qualcosa di più per evitarlo. Capurro ha trascorso la sua vita lavorativa sul mare, come tanti marittimi, a bordo di navi mercantili e da crociera; sua moglie, Patricia Mollard, lo ha seguito in giro per il mondo ovunque; negli anni hanno cresciuto due figli e tutti vivevano a La Spezia. Il suo ultimo viaggio è cominciato lo scorso 27 marzo, sull'aereo che dall'Italia lo ha portato a Durban; da lì il primo aprile si è imbarcato sulla nave portacontainer "Ital Libera", in previsione di un viaggio di circa 25 giorni verso Singapore. Arebbe compiuto 62 anni il 26 maggio; forse aveva previsto di festeggiare a casa con la sua famiglia, che lo attendeva amorevolmente; invece purtroppo il 13 aprile è morto, a bordo della "sua" nave, in navigazione al largo di Giacarta. Non si conoscono ancora i motivi del decesso, ma colpiscono le condizioni in cui è avvenuto: la famiglia, intervistata dalla CNN, racconta che il comandante ha iniziato ad avvertire sintomi influenzali forti (probabilmente Covid) fin dal secondo giorno di navigazione, con tosse continua, dolori al petto, difficoltà respiratorie. A niente sono valsi i tentativi della moglie di farlo sbarcare e ricoverare in un ospedale. Confinato nella sua cabina, è morto nel giro di pochi giorni. Nemmeno la sua salma ha potuto conoscere conforto: per sei settimane nessun porto



ha accettato di fare attraccare la nave, in piena pandemia, con probabile focolaio Covid a bordo; il cadavere custodito in cella frigorifera destinata a uso alimentare. Dall'Italia intanto la famiglia del comandante ha cercato in tutti i modi di farlo rientrare, la moglie e i due figli disperati. Nel porto di Taranto, la salma è stata riportata a terra con un'operazione alla quale hanno collaborato Sanità marittima, Guardia costiera e Polizia di Stato, oltre che gli uomini dell'impresa di pompe funebri giunta dalla Romania. "Non siamo riusciti a trovare in Italia una ditta di questo settore dotata di un carro refrigerato - ha detto il figlio - e ci siamo rivolti all'estero". Sul molo, don Ezio Succa, cappellano della Stella Maris di Taranto, ha benedetto la bara.

«Sappiamo che il Covid era a bordo - ha detto il figlio Angelo Federico - il primo ufficiale e un altro uomo dell'equipaggio sono stati fatti sbarcare. Non sappiamo ancora se mio padre è morto per Covid e ci chiediamo perché a bordo non ci fosse un presidio sanitario»

Ora è stata aperta un'inchiesta dalla Procura della Spezia e si spera sarà l'autopsia a fare chiarezza su un caso che, nonostante la tragicità, non è per niente unico. In tempi di pandemia infatti, secondo l'ITF, dal marzo 2020, i corpi di almeno 10 marittimi morti in

mare sono stati trattenuti sulle navi, essendo stato negato lo sbarco per rimpatriare. Tuttavia nessuno di quei marittimi pare sia risultato morto di Covid-19.

La tragedia del com.te Capurro impone ancora una volta di riflettere sulle condizioni di lavoro dei marittimi; l'anno scorso, quando i paesi hanno chiuso i loro confini per frenare la diffusione di Covid-19, secondo una stima dell'ITF oltre 200.000 marittimi sono rimasti bloccati in mare per mesi a causa della chiusura dei porti. "Vi chiedo aiuto -ha scritto il figlio del comandante- per ridare ad una categoria NECESSARIA e SACRIFICATA come quella dei marittimi la giusta dignità, in modo che quello che è accaduto a mio padre non solo non passi inosservato nel silenzio generale (come se la sua vita fosse meno importante di quella di un lavoratore qualunque), ma che sia motivo di svolta e di attenzione verso le problematiche che quotidianamente ogni uomo di mare - e giocoforza i familiari e gli affetti che li circondano - sono COSTRETTI a subire in un ometoso e vergognoso mutismo generale.

Ci batteremo affinché questa tragedia non sia solo una delle tante, una statistica dimenticabile. Non ci fermeremo."

IL BROKER ASSICURATIVO DEL COLLEGIO CAPITANI

altabroker

Insurance & Assistance

Condizioni particolari riservate a tutti gli Associati, per tutti i tipi di polizze

Tel. 010/9860606

Email: info@altabroker.it

ALLARME SULL'ATTRATTIVA DEL MARE

Entro il 2026 prevista grave carenza di Ufficiali

La più grande carenza di Ufficiali a bordo dovrà essere affrontata dalle compagnie di navigazione entro il 2026. Questa allarmante previsione è stata resa pubblica nell'ultima indagine condotta dalla società di consulenza marittima internazionale Drewry: la crescita della flotta mondiale non si ferma e la mancanza di personale nei ranghi di comando sulle navi darà il via alla crisi peggiore nell'ultimo decennio, innescata in parte anche dal peggioramento delle condizioni di lavoro dovute alla pandemia (vedi articolo in prima pagina, firmato dal presidente del Collegio Nazionale Capitani). Molti Ufficiali di esperienza infatti hanno cercato il prepensionamento oppure nuovi impieghi a terra; i blocchi del ricambio personale e i periodi lunghissimi da trascorrere in mare hanno messo a dura prova la resilienza dei marittimi.

Per ora il problema non si avverte in tutta la sua gravità: la carenza di approvvigionamento di ufficiali corrisponde a circa il 3% del pool globale, che è ampiamente gestibile e non ha un impatto notevole sulle assunzioni, tuttavia l'effetto sarebbe in una certa misura mascherato dal fermo temporaneo delle navi in alcuni settori come le crociere, a causa della pandemia di Covid-19.

In vista del 2026, con la ripartenza del settore, il divario tra domanda e offerta potrebbe ampliarsi fino a raggiungere un deficit oltre il 5% del pool di ufficiali globali, il livello più alto dal 2013. La ragione principale di ciò consiste nella perdita di attrattiva della carriera in mare.

Secondo le stime di Drewry, negli ultimi anni fino al 2016, la disponibilità dei marittimi a bordo della flotta mercantile globale è cresciuta a un tasso medio annuo del 2,7%; negli ultimi cinque anni invece questo tasso di crescita si è ridotto ad appena lo 0,5% annuo (vedi grafico).

Rhett Harris, uno dei dirigenti Drewry, ricorda come già da tempo la ricerca e assunzione di personale qualificato a bordo sia diventata un'operazione difficile: "Si prevede inoltre che la crescente carenza di ufficiali influirà ancora di più sulla qualità disponibile. Saranno gli armatori che attualmente pagano bassi salari quelli maggiormente colpiti dalle ricadute della pandemia, poiché i marittimi scontenti saranno attratti da compagnie più generose o da ruoli diversi a terra. Sarà inevitabile la richiesta di un rialzo della remunerazione dei marittimi, che si trasformerà in difficoltà per gli armatori, già stoncati da un ricavo inferiore al previsto. Tra l'altro, bisogna tener conto del fatto che gli ufficiali saranno le figure più ricercate e non possono essere formati in un breve periodo, vista l'esperienza richiesta da questo tipo di ruolo."



Dalla pagina Facebook dell'Imo: la stanchezza di Anoop Kumar, a bordo da 10 mesi; una condizione sempre più diffusa, a causa della pandemia e delle difficoltà di spostamento da un paese all'altro.

Il Collegio Nazionale Capitani insiste da tempo sulla svolta necessaria da imprimere alla formazione marittima: accrescere la cultura dei futuri Ufficiali non significa solamente metterli al passo con i colleghi stranieri, ormai da anni regolarmente laureati, migliorare la sicurezza della navigazione, ma anche attrarre le nuove generazioni. La formazione della Gente di

mare non può essere lasciata al caso, tanto più che la domanda di elevare la preparazione degli Ufficiali parte dallo stesso mercato del lavoro. In vista di una carenza di personale nei ranghi direttivi, sempre più bisognerà offrire percorsi altamente qualificati, al passo coi tempi e soprattutto con le navi in uso, a bordo delle quali la tecnologia avveniristica è già una realtà.

CHE COSA CHIEDONO I MARITTIMI ALL'IMO?

Dignità, sfide tecnologiche addestramento adeguato

Il 25 giugno di ogni anno viene celebrata in tutto il mondo la Giornata del marittimo, promossa dall'Imo e giunta alla 11ma edizione.

La crisi mondiale negli ultimi due anni ha infierito sulla categoria, peggiorando le condizioni di lavoro, comprese incertezze e difficoltà relative all'accesso nei porti, al rifornimento, al cambio degli equipaggi a bordo, al rimpatrio. Il messaggio dell'Imo intende riconoscere l'importanza dei marittimi, ma anche ampliare lo sguardo della comunità mondiale verso il futuro.

Mentre il mondo si muove lentamente attraverso la pandemia, qualcuno non ha mai smesso di correre: bisogna riconoscere il ruolo svolto dai marittimi, che hanno mantenuto sempre attiva la catena di approvvigionamento. Sarebbe giusto allora assicurare ai marittimi un futuro equo; la campagna in loro nome infatti si ispira quest'anno al motto "A Fair Future for Seafarers".

"Invece per il secondo anno consecutivo - si legge nel sito dell'Imo - celebriamo questa giornata in condizioni di grave ingiustizia: centinaia di migliaia di marittimi continuano ad affrontare restrizioni a causa della pandemia di COVID-19.

L'accesso al rimpatrio, il congedo a terra e il supporto medico continuano a rappresentare una sfida. Sono solo 60 gli Stati membri dell'Imo che hanno designato i marittimi come lavoratori chiave: per loro nessuna vaccinazione prioritaria e nemmeno il diritto a viaggiare sicuri."

In vista del 25 giugno, i marittimi sono stati invitati dall'Imo, tramite social media, a rispondere alle domande su come immaginano un futuro per loro. Le risposte sono state condivise da molti e in seguito potranno servire per orientare al meglio le iniziative istituzionali. I sondaggi sono disponibili su tutte le piattaforme social media (Twitter, Facebook, Instagram, LinkedIn).

Due domande spiccano in particolare: 1- Che cosa ti attira di più nel futuro dello shipping? 2- Ti senti adeguatamente preparato nei confronti delle sfide della navigazione futura?

Alla prima questione il 43% dei marittimi che hanno partecipato al questionario hanno puntato il dito sulla tecnologia: è questo l'aspetto che interessa maggiormente chi intende lavorare sulle navi. Quindi tutto quello che riguarda i progressi digitali,

Omaggio allo shipping

Il mondo dipende dalle navi e queste dipendono dai marittimi. Ma la vita e il lavoro dei marittimi è stata drammaticamente colpita dalla pandemia di COVID-19.

Durante tutta la crisi, i marittimi hanno affrontato enormi sfide riguardanti il rimpatrio, il viaggio per unirsi alle navi, il corretto accesso alle vaccinazioni e alle cure mediche e il congedo a terra. Eppure hanno continuato a lavorare, fornendo un servizio essenziale per le persone, ovunque. Questa forza lavoro multinazionale di 1,6 milioni di persone deve essere riconosciuta come categoria di lavoratori chiave: fornisce un servizio essenziale e deve avere accesso ai viaggi, ai vaccini.

Nel corso del 2020, il numero di marittimi che necessitavano di essere sostituiti - effettivamente bloccati a bordo - ha raggiunto un livello inaccettabile di 400.000, attualmente circa 200.000 persone. Dobbiamo fare di più per aiutare una forza lavoro stanca e stressata che gestisce le navi che trasportano beni vitali, inclusi cibo, carburante e forniture mediche. Questo è sia un problema umanitario, sia una potenziale minaccia alla sicurezza della navigazione. (Discorso del segretario generale delle Nazioni Unite, in occasione della Giornata dei Marittimi)

MIGLIORATA ED ESTESA LA COPERTURA LEGALE

Come assicurare il titolo professionale



Abbiamo chiesto al broker assicurativo del Collegio Capitani, nonché consulente unico della nostra Associazione da oltre 10 anni, i motivi per cui conviene rinnovare puntualmente l'assicurazione offerta ai Soci naviganti; qui di seguito l'intervista a **Stefano Bruschetta**, amministratore delegato di **Alta Broker & Partners Srl**.

Quando nasce la collaborazione con il Collegio?

Nel 2010 venni contattato allo scopo di offrire agli Associati sempre maggiori tutele nel loro interesse, proteggendo il loro bene più prezioso, ovvero il titolo professionale.

Tra le diverse proposte assicurative giunte in Collegio, il consiglio direttivo decise - vista la complicata materia - di avvalersi di un consulente, in modo da essere sempre affiancati e consigliati al meglio. Preparammo quindi una proposta dettagliata sul miglioramento che poteva essere apportato alle coperture assicurative e da lì scaturì il mandato a nostro favore, in un rapporto di fiducia tra noi e il Collegio che prosegue da tanti anni, indipendentemente dall'avvicinarsi di Presidenti e Consiglieri.

Come è stata migliorata la copertura per i nostri Associati?

Rispondo semplicemente: da oltre dieci anni il costo della copertura è rimasto pressoché invariato ma il **massimale di garanzie è quadruplicato**. A oggi, infatti, chi aderisce alla convenzione assicurativa del Collegio usufruisce di una copertura per l'intervento di un legale che arriva fino a 200.000 euro di spese.

In questa cifra sono compresi l'intervento di periti o consulenti tecnici?

Sì, sempre nel massimale di polizza, sono comprese le spese sostenute per l'intervento di periti di parte, consulenti tecnici, altre spese di giustizia, quelle liquidate in caso di soccombenza, accertamenti su modalità e dinamica dell'evento, la redazione di denunce, di arbitri, interpreti ecc... ovunque ci si trovi.

E' necessario un massimale così elevato?

Siamo già stati testimoni di alcuni casi, noti sicuramente a chi vive di mare, che hanno necessitato di sopperire a costi dell'intervento di un legale per difendersi, che sfiorano l'intero massimale di polizza. I tempi sono cambiati e le responsabilità degli Ufficiali a bordo sono cresciute.

Una domanda ricorrente fra gli Associati: si può scegliere l'avvocato?

Sì, certamente. Anche perché in tema di normative marittime è bene sempre rivolgersi a legali che siano esperti in materia.

E in caso di ritiro del Certificato di navigazione?

E' prevista un'indennità: la Convenzione oggi prevede **150,00 euro al giorno** - senza franchigie - **in caso venga sospeso o ritirato** il titolo professionale. Come sempre quando ci si assicura si spera che non accada mai un evento del genere, ma se dovesse succedere, è un bel... "salvagente".

Nel 2020, l'anno della pandemia mondiale, c'è stato un calo di adesioni?

No, anzi, il numero degli aderenti è aumentato. Questa valida forma di tutela è stata apprezzata da tanti nuovi Associati, soprattutto giovani che si avvicinano alla professione con entusiasmo ma anche consapevolezza dei rischi che si assumono; tanto ha fatto il Collegio con un'opera di sensibilizzazione in questo senso.

Quali novità nel rinnovo 2021 / 2022?

Il prezzo rimane invariato, quindi abbiamo esteso la possibilità di aderire alla convenzione (della sola Tutela Legale) a tutte le persone che vivono il mare e anche a imbarcazioni sotto i 10 metri. Quindi chiunque potrà usufruire della copertura, compresi i diportisti.

Ringrazio il Presidente e i Consiglieri tutti per la rinnovata fiducia; una lacrima e un pensiero per il com.te Gandolfi che ci ha lasciato e con cui mi sono rapportato direttamente per tanti anni. Sempre presente, sempre puntuale con il suo block notes e il suo lapis per gli appunti, ricordo con piacere gli "ordini" che mi impartiva; mi ha fatto sentire... uno di Voi.



C.M.A.

Il Polo di Formazione Marittima della Superba. Eccellenza, innovazione e ospitalità