

VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

IL PREZZO DELLA PANDEMIA PER I NOSTRI MARITTIMI: PRIVI DI GREEN PASS E SENZA LAVORO



Licenziati subito la ripresa verrà

Il prezzo più alto come sempre lo pagheranno i marittimi: la crisi sanitaria globale ha comportato problemi enormi per i cambi di equipaggio e ora con le diverse varianti del Virus l'emergenza non è finita per niente; anzi, i problemi nell'avvicendamento a bordo si stanno aggravando. I numeri diffusi da ITF sono allarmanti, soprattutto per quanto riguarda l'Asia, dove le restrizioni ostacolano i cambi di personale. La Maritime Labour Convention stabilisce che il periodo lavorativo massimo continuativo che un marittimo possa trascorrere a bordo di una nave senza godere di ferie sia di 11 mesi, tuttavia gli operatori hanno evidenziato che la percentuale di coloro che rimangono in mare per un periodo superiore va crescendo: tra giugno e luglio un aumento relativo del +150%. Ma non basta: secondo il sindacato internazionale il numero delle navi abbandonate è più che

raddoppiato: da 40 segnalazioni nel 2019 a 85 nel 2020.

Sono i marittimi a pagare in termini di rischi sanitari: gli alti tassi di infezione e i successivi blocchi domestici stanno ancora creando interruzioni ai movimenti. Se pensiamo alla tragica Odissea del com. Angelo Capurro, capiamo forse le condizioni di lavoro che i nostri Ufficiali devono affrontare; eppure i marittimi hanno assicurato il regolare scambio di merci durante la pandemia.

Il settore delle crociere ha subito uno stop per molti mesi, quindi ecco i licenziamenti di 120 Ufficiali italiani, da parte di un colosso americano. Rimaniamo in attesa della ripresa, che secondo le proiezioni degli esperti arriverà presto, ma intanto i nostri marittimi perdono il lavoro, senza alcuna tutela.

La nostra Associazione si offre come portavoce di questo malessere: siamo al fianco della categoria dal 1946; assicuriamo la patente dei Capitani con un contratto che non ha eguali, coprendo il costo di spese legali fino a 200mila euro in caso di incidente, garantendo una diaria in caso di ritiro del titolo; abbiamo un giornale che cerca di portare all'attenzione della politica le problematiche di chi lavora sul mare. L'associazionismo nel mondo marittimo svolge una funzione importante: le delegazioni del Collegio sorgono lungo tutta la Penisola, là dove c'è un porto, spesso al fianco di una sede di Stella Maris, insieme alla quale il Collegio partecipa anche al Comitato nazionale Welfare (a pag.2 l'articolo sull'argomento, firmato dall'Amm. Giovanni Pettorino).

Uno dei problemi legati al volontariato nei porti, sollevato nell'ultima riunione del Comitato a Roma, l'8 luglio scorso, consiste nel fatto che gli affitti delle sedi vengono equiparati a quelli degli esercizi commerciali, che producono reddito e questo è un freno alle attività di assistenza.

Là dove le sedi delle associazioni sono ubicate nel demanio marittimo, queste hanno subito un aumento del canone demaniale illogico e immotivato, addirittura, in certi casi quadruplicato, mettendo a rischio l'attività medesima. Le associazioni di categoria devono essere il più vicino possibile al posto di lavoro, facilmente raggiungibili e per il marittimo questo non può che essere all'interno del porto o nelle zone immediatamente adiacenti. Le associazioni storiche rivestono un ruolo fondamentale per la società civile e devono essere protette anche dal legislatore.

GIOVANNI LETTICH
(Presidente Nazionale
Collegio Capitani)

Certificato vaccinale non disponibile

Con l'entrata in vigore del Green pass europeo a partire dal 1° luglio, numerosi cittadini hanno potuto constatare che purtroppo non è ancora possibile effettuare la trascrizione sul proprio fascicolo sanitario del certificato vaccinale fatto all'estero, al fine poi di poter ottenere tramite le applicazioni "Io" o "Immuni" il relativo Green pass (oppure rivolgendosi al medico di famiglia). Sono molti i casi di lavoratori marittimi che si sono vaccinati all'estero tramite Johnson & Johnson con un'unica dose; quindi pur avendo completato il ciclo vaccinale, nonostante abbiano ottenuto il relativo certificato vaccinale con un QR code e abbiano il diritto di inserirlo nelle applicazioni in uso nelle nazioni dove gli stessi si sono vaccinati, in Italia resta di fatto impossibile poter trascrivere di avere ricevuto il vaccino sul proprio fascicolo sanitario.

Non mi pare ci sia molta chiarezza in proposito: sembrerebbe che a livello europeo vi sia la possibilità di presentare il proprio certificato vaccinale in modalità cartacea per poter essere esentati là dove richiesto, ad effettuazione del tampone o addirittura per poter entrare in alcuni Stati (vedi Malta), dove la vaccinazione è obbligatoria per l'ingresso.

Sicuramente il ministero competente starà per risolvere questo problema; mi preme sottolineare che tale decisione dovrebbe intervenire il più presto possibile, entro i primi di agosto, permettendo così alle persone vaccinate all'estero di ottenere il Green pass,

la cui obbligatorietà in formato digitale dovrebbe partire dal 6 di questo mese. Dopo tale data qualora non si trovino delle soluzioni idonee resterà molto difficoltoso per i marittimi spostarsi, se non a volte addirittura impossibile raggiungere determinate mete. Infatti con l'avvento delle nuove varianti del virus Covid 19 numerosi Stati stanno riducendo i tempi di validità dei tamponi che precedentemente erano a 72 ore e adesso in alcuni casi devono essere effettuati 24 ore prima dell'ingresso. Purtroppo gli spostamenti dei marittimi via mare necessitano sempre di tempi abbastanza lunghi, ne consegue che le navi troveranno sempre maggiori difficoltà nell'ottenimento dei permessi di ingresso per gli equipaggi in vari Paesi. Il personale navigante vaccinato oltre a rappresentare una sicurezza a livello sanitario, in ogni caso rappresenta anche maggiore praticità per le pratiche di bordo relative agli spostamenti della nave; sarebbe incredibile che coloro che si sono vaccinati con un ciclo completo e che teoricamente avrebbero diritto a un Green pass valido per nove mesi, risultassero per lo Stato italiano privi di certificazione.

E' notizia di queste ore che

il ministero della Salute, con la circolare sull'equipollenza delle certificazioni rilasciate dagli Stati terzi, firmata dal direttore generale della Prevenzione Giovanni Rezza, ha identificato i requisiti che devono riportare le certificazioni vaccinali e di guarigione emesse in altri Stati per poter essere valide in Italia: dati identificativi del titolare e

di chi ha rilasciato il certificato, denominazione, lotto e data del vaccino. Le certificazioni, si legge nella circolare, hanno la stessa validità del Green pass italiano, ma sono riconosciute solo per i 4 vaccini autorizzati dall'EMA: Pfizer, Moderna, Astrazeneca e Johnson&Johnson. I Paesi per cui è riconosciuta la stessa validità sono quelli dell'area Schengen: Stati Uniti, Giappone, Israele, Canada, Irlanda del Nord e Gran Bretagna.

Il vuoto normativo resta ancora per molti casi.

CAP. D.M. IVO BAFFIGI
(delegato Collegio Capitani
P.to S.Stefano-M.te Argentario)

BANDIERE DI PANAMA E BAHAMAS

Centoventi italiani sbarcati. Tutta colpa del Covid?

Dopo 30 anni di onorata carriera a bordo di navi da crociera Carnival, dopo elogi sempre positivi del proprio operato, ecco all'improvviso i licenziamenti: 120 italiani sono stati scaricati dal colosso americano delle vacanze sul mare. Ma in 18, tutti Ufficiali, hanno detto no e per unire le forze si sono rivolti a uno studio di Roma, dove l'avvocato Licia D'Amico ha assunto la difesa: "Nel gruppo sono tutti Ufficiali, impiegati onorevolmente da decenni, cui la società aveva assicurato, nonostante il Covid, il rinnovo del contratto. I giudizi inspiegabilmente negativi sul la-

voro svolto sono arrivati solamente dopo le lettere di licenziamento, perché abbiamo chiesto spiegazioni dell'accaduto".

"Questi sono cittadini italiani - continua D'Amico - che lavorano su navi battenti bandiera straniera (Panama e Bahamas), senza ausili o sostegni da parte di nessuno, da un giorno all'altro si sono visti troncare la carriera e ora vogliamo capire il perché. Credo che il Covid sia un pretesto per licenziare, per mettere sulla strada tanti lavoratori; in altri comparti è successo; tuttavia lo Stato italiano ha protetto i propri cittadini: per un anno e mezzo ha

bloccato i licenziamenti".

Ma qui siamo in presenza di cittadini di Serie B?

"Un contratto di lavoro marittimo, anche se è regolato da Panama o Bahamas -conclude D'Amico- è un punto di partenza, ci sono tante Convenzioni a tutela dei lavoratori. Queste funzionano come garanzie, al di là delle leggi nazionali. Ora saranno gli arbitrati internazionali a decidere: il livello di specificità è altissimo, ma abbiamo argomentazioni valide per la difesa; si tratta di una novità, nel diritto del lavoro c'è ancora uno spazio che merita di essere studiato e protetto."

PNRR- Come finanziare la modernità

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza intende riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica, contribuire a risolvere le debolezze strutturali dell'economia italiana e accompagnare il Paese su un percorso di transizione ecologica e ambientale.

Ma c'è una cabina di regia per il sistema-mare, dove mettere a confronto le varie istanze e le ipotesi circa la destinazione dei prossimi investimenti e la relativa validità economico strategica? Ci chiediamo se siamo pronti alla trasformazione e consapevoli di quali progetti e idee siano da premiare.

Il problema di come investire il denaro per l'ammodernamento dello shipping sta mettendo in discussione presupposti ormai accettati a cominciare dal gigantismo navale.

In vista della decarbonizzazione, si moltiplicano gli studi per migliorare l'efficienza energetica; per quanto riguarda i carburanti, per ora la scelta più concreta è quella del Gnl sulle navi, ma si valuta anche l'idrogeno, l'ammoniaca, il metanolo... Al netto della questione su quale sarà la scelta in futuro, l'importante sarà dotare il nostro Paese delle infrastrutture necessarie a questa svolta.

Le navi da tempo si sono organizzate, tanto che dal 2008 al 2018 le emissioni di CO2 sono diminuite dell'10%.

(A pag. 4 e 5)



IL COMITATO NAZIONALE WELFARE DELLA GENTE DI MARE

Una storia di solidarietà e accoglienza: le radici della cultura marittima in Italia

1. Le origini

“La Chiesa accompagna gli uomini del mare, prendendo cura delle peculiari necessità spirituali di coloro che, per motivi di vario genere, vivono ed operano nell'ambiente marittimo. Al fine di venire incontro alle esigenze della peculiare assistenza di cui hanno bisogno i marittimi del commercio e della pesca, le loro famiglie, il personale dei porti e tutti coloro che intraprendono un viaggio per mare, istituì l'Opera dell'Apostolato del Mare”. Con queste parole inizia la Lettera Apostolica “Motu Proprio Stella Maris” del 31 gennaio 1997 con la quale Papa Giovanni Paolo II diede avvio all'Apostolato del Mare e all'attività di accoglienza e assistenza, soprattutto spirituale, che le associazioni Stella Maris assicuravano nei porti.

E fu proprio dalle positive esperienze di accoglienza e solidarietà poste in essere dalle “Stella Maris”, sotto l'egida dell'Apostolato del Mare, nei confronti dei tanti marittimi, italiani e stranieri, che approdavano e continuavano ad arrivare ogni giorno nei nostri porti a bordo delle centinaia di navi di varie bandiere che vi scalano, che nel maggio del 2006, all'indomani dell'approvazione della Convenzione Internazionale di Ginevra sul Lavoro marittimo, la *Maritime Labour Convention 2006*, si ebbe l'intuizione di istituzionalizzare l'opera.

Si deve, infatti, all'iniziativa dell'allora Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, il compianto Amm. Isp. Capo Raimondo Pollastrini, e alla disponibilità di Mons. Giacomo Martino, al tempo Direttore dell'Ufficio per la Pastorale dei Migranti dell'Arcidiocesi di Genova, l'idea di fondare un vero e proprio Organismo nazionale che si occupasse dell'assistenza che si occupasse dell'assistenza materiale e del Welfare della Gente di Mare, all'interno del quale poter riunire tutti gli attori principali della vita del porto in grado di contribuire ad assicurare, in quello stesso spirito di accoglienza e solidarietà, un'assistenza più concreta e materiale ai bisogni dei marittimi stranieri.

Con atto pubblico del 5 maggio 2006 fu, così, fondato il Comitato nazionale per il Welfare della Gente di Mare, composto, oltre che dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – in relazione alla sua centenaria e istituzionale vocazione e attribuzione di funzioni amministrative nei confronti della gente di mare – anche dalla Federazione degli Agenti marittimi, quali rappresentanti degli armatori (anche stranieri) delle navi che approdano nei porti italiani, dalla Confederazione degli armatori italiani (Confitarma) e dalla Federazione dell'Armamento di linea (Fedarlinea), quali enti di rappresentanza dell'armamento nazionale, da Assoport, quale Associazione di categoria delle Autorità di sistema portuale, dall'International Transport worker Federation, il sindacato internazionale dei lavoratori del trasporto, dalle Stella Maris,



Il Comitato nazionale Welfare della Gente di Mare, all'ultima riunione tenutasi lo scorso 8 luglio a Roma, presso la sede del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera; tra i membri anche il Collegio Nazionale Capitani (nella persona del com.te Giovanni Lettich)

dal CIRM Centro Italiano Radio Medico, da Fedepiloti, Ente di rappresentanza dei Piloti dei porti, e da ANGOPI, Ente di rappresentanza degli Ormeggiatori dei porti.

2. la realtà attuale

La lungimiranza che ebbe l'Amm. Pollastrini e l'alto valore etico che volle attribuire al Comitato nazionale sono testimoniati dal fatto che, innanzitutto, la stessa MLC 2006 prevede alla regola 4.4 del titolo 4, l'obbligo per gli Stati contraenti di garantire a tutti i marittimi, indipendentemente dalla loro razza, sesso, religione o opinioni politiche l'accesso, nei rispettivi porti, a strutture di welfare (*welfare facilities*), nelle quali gli stessi abbiano la possibilità di fruire di servizi di assistenza, ricreativi, di informazione e culturali. Una norma che, nonostante la ratifica della convenzione da parte dell'Italia, deve ancora trovare attuazione nel nostro ordinamento. In secondo luogo, il Comitato Nazionale Welfare ed i vari Comitati territoriali che negli anni sono stati costituiti, continuano, nelle more, ad assicurare un concreto supporto alla gente di mare e a riconoscere l'associazionismo come parte del sistema portuale per l'accoglienza e l'assistenza ai lavoratori marittimi.

Ciascuno, infatti, dei 26 Comitati territoriali Welfare della Gente di mare che, dal 2006 ad oggi, sono stati costituiti presso altrettanti porti italiani dai rappresentanti locali delle Capitanerie di porto e dei predetti Enti ed Associazioni membri del Comitato nazionale, quotidianamente sostiene, attraverso il braccio operativo rappresentato dai volontari delle Stella Maris e i fondi derivanti dalle quote sociali dei membri e dalle donazioni ricevute, varie forme di assistenza a tutti i marittimi stranieri: dalla fornitura di servizi internet a quei marittimi sprovvisti di mezzi di accesso alle reti di gestori a pagamento, per mettersi in contatto con i familiari lontani, al semplice svago di una sala di lettura o di incontro con altri marittimi connazionali, all'assistenza spirituale. Ma anche la fornitura di cure mediche e la gestione di vere e proprie situazioni di emergenza, come le attività di assistenza e di rimpatrio dei cd. “marittimi abbandonati”. Si tratta di quegli equipaggi imbarcati su navi che armatori senza scrupoli “abbandonano”

nei porti: marittimi lasciati al proprio destino, senza paga né disposizioni. Casi, per fortuna, isolati ma che, purtroppo, accadono.

A tali fattispecie di abbandono, nel terribile periodo della pandemia si sono aggiunti episodi di marittimi costretti a restare a bordo dalle limitazioni indotte dalle norme di prevenzione del contagio, così come i tanti casi di navi, soprattutto da crociera, che sono state costrette a fermarsi nei porti senza poter ripartire. Anche in tali evenienze, l'opera di raccordo tra le Autorità pubbliche e le Compagnie armatrici svolta dai Comitati territoriali Welfare della gente di mare per aiutare i marittimi stranieri al rimpatrio – via via che le misure anti-Covid lo hanno consentito – ma anche per assicurare le visite a bordo da parte dei volontari delle Stella Maris è stata capillare e attenta alle necessità ed alle esigenze concrete, soprattutto dei più bisognosi.

Molteplici sono state in questi anni le iniziative concrete poste in essere dal Comitato nazionale Welfare della gente di Mare, sia in prima persona che attraverso il coordinamento dei Comitati territoriali. Tra queste meritano di essere menzionate la fornitura, attraverso l'acquisizione di disponibilità finanziarie devolute dall'I.T.F., di vari pulmini funzionali al trasporto dei marittimi dalle navi alle sedi della Stella Maris, l'acquisto e la distribuzione di schede telefoniche, per consentire ai marittimi stranieri

meno abbienti di mettersi in contatto con i propri familiari, nonché l'acquisto e l'installazione presso le sedi delle Stella Maris di postazioni internet per analoghe ragioni di vicinanza familiare.

Inoltre, sono state avviate varie iniziative volte a sensibilizzare l'opinione pubblica e supportare i marittimi stranieri, come, in particolare, il Convegno internazionale del Welfare della Gente di Mare, svoltosi a Roma nel Maggio del 2010, nel corso del quale, alla presenza di numerose autorità del mondo marittimo internazionale, è stato presentato il dossier “Marittimi abbandonati, né in terra né in mare...” ed è stato siglato il protocollo di intesa tra il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e la Conferenza Episcopale Italiana.

Nel solco dell'insegnamento e della intensa testimonianza di vita che ci ha lasciato in eredità l'indimenticato Ammiraglio Pollastrini, in nome di quella accoglienza e solidarietà che costituiscono valori fondanti e distintivi dei marinai di tutto il mondo, il Comitato Welfare della Gente di Mare è lo strumento con cui, ogni giorno, i principali attori del cluster marittimo nazionale si fanno interpreti di quegli stessi valori nei confronti dei tanti marittimi che approdano nei porti italiani, con l'altruismo e la generosità tipici di un popolo forte di una civiltà e una tradizione marittima ultra-bimillennaria.

AMM. ISP. CAPO
GIOVANNI PETTORINO

VIGE ANCORA UN REGIO DECRETO DEL 1897 Allarme degli armatori: “Mancano medici a bordo”

Mario Mattioli, presidente di Confitarma, e Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, hanno inviato una lettera aperta al ministro della Salute, Roberto Speranza, per sollecitare una soluzione urgente al problema della mancanza di medici disponibili ad imbarcare sulle navi di bandiera italiana. Nella lettera, pubblicata nei siti delle due associazioni, viene espressa estrema preoccupazione per tale situazione, già da tempo segnalata come problematica a livello operativo, aggravata con l'attuale emergenza legata al Covid-19.

Il rischio è che, nel pieno della stagione estiva, possa deflagrare una vera e propria emergenza sociale con migliaia di cittadini bloccati sulle banchine e impossibilitati a muoversi da e per le isole, di fatto privati del diritto costituzionale alla continuità territoriale.

Ancora una volta – si afferma nella lettera – nel nostro Paese ci ostiniamo ad applicare una fonte di rango secondario, il decreto ministeriale del 13 giugno 1986, molto meno flessibile rispetto agli obblighi previsti dalla normativa internazionale, la *Maritime labour convention (MLC)* del 2006. Confitarma e Assarmatori rilevano con piacere che la lettera sta producendo i primi effetti. Infatti, la direzione generale competente del ministero della Salute ha emanato una circolare in materia che estende a 30 giorni l'autorizzazione a imbarcare medici abilitati all'esercizio della professione, in mancanza di medici di bordo abilitati grazie ad un concorso quinquennale previsto da un Regio decreto del 1897.

Pur apprezzando la pronta risposta delle istituzioni, le associazioni armatoriali ritengono non risolutiva l'iniziativa attivata dal ministero dato che, attualmente, è totalmente irripetibile personale medico disponibile all'imbarco in quanto già dedicato ad altre attività sanitarie di vitale importanza per fronteggiare la pandemia: la carenza di medici sull'intero territorio nazionale è peraltro già stata riscontrata dal governo nella predisposizione e attuazione della campagna vaccinale Covid-sars 2.

Confitarma e Assarmatori chiedono, pertanto, l'urgente intervento del ministro Speranza affinché venga adottata con urgenza un'opportuna deroga all'applicazione del decreto ministeriale del 13 giugno 1986, fermo restando il pieno rispetto delle disposizioni in materia stabilite dalla *Maritime labour convention 2006* e della possibilità di ricorrere all'utilizzo del servizio di assistenza medica h24 fornito dal Cirm – Centro internazionale radio medico, legato da una storica collaborazione con l'armamento italiano.

Il caso della carenza di medici non riguarda purtroppo soltanto quelli imbarcati. Si tratta di un problema più ampio che finisce per avere riflessi anche sull'armamento e che con la pandemia si è soltanto aggravato. La Fimm, federazione italiana dei medici di famiglia, avverte da circa un decennio del rischio che, con l'alto numero di pensionamenti previsti e la penuria di specializzandi programmati dalle facoltà di Medicina italiane, si vada incontro a una carenza di medici di famiglia. L'allarme è stato rilanciato al principio di luglio da Pina Onotri, presidente del sindacato medici italiani (Smi): “La mancanza dei medici di famiglia in tutta Italia è ormai drammatica e ha alla base molteplici cause, a partire dalle borse di studio messe a disposizione per la medicina generale che non soddisfano il fabbisogno nel nostro Paese”.

CAPITANERIE DI PORTO Cambio della guardia a Genova e a Roma

Il 25 giugno scorso, presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio in Genova si è tenuta, alla presenza del Comandante generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera e dei rappresentanti delle istituzioni cittadine, la cerimonia di cessione del Comando della Direzione marittima della Liguria tra l'Ammiraglio Ispettore (CP) Nicola Carlone, che lascia Genova dopo oltre 3 anni di comando, e il Contrammiraglio (CP) Sergio Liardo. Il contrammiraglio Liardo è quindi il nuovo direttore marittimo e comandante del porto di Genova: proviene dal terzo reparto Piani e operazioni del Comando generale della Guardia costiera a Roma, ma aveva già lavorato nel capoluogo ligure, per un anno e mezzo dal 2011, presso il reparto operativo. Al nuovo comandante del porto il Collegio Capitani porge il benvenuto e augura proficuo lavoro.

Successivamente, il 23 luglio, a Roma, nel piazzale interno del Comando Generale, si è tenuta la cerimonia del passaggio di consegne al vertice del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, tra l'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, che ha lasciato l'incarico per raggiunti limiti di età, e l'Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, che ha assunto l'incarico dopo aver rivestito quello di Direttore Marittimo della Liguria. Il Collegio Capitani ringrazia l'Amm. Giovanni Pettorino per tutta la disponibilità mostrata nei confronti della categoria in questi anni e si congratula con l'Amm. Carlone per il nuovo incarico.

QUOTE ORDINARIE DEL COLLEGIO

AVVISO: le quote associative ordinarie per l'anno 2021 sono uguali a quelle previste per l'anno 2020

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; del Conto Bancario avente IBAN IT27A030690960610000007809 presso BANCA INTESA SAN PAOLO, CODICE BIC/SWIFT BCITITMM oppure contattare il Compartimento di Napoli e le Delegazioni. Ci preghiamo comunicare 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

CAPITANI E UNIVERSITÀ - DOMANDA E RISPOSTA SUI CRITERI DI STABILITÀ

Come prevedere lo stress sulle strutture navali



La domanda da parte del nostro socio com.te Salvatore Cienzo, già rappresentante nazionale per il Diporto e delegato della sede di Gaeta del Collegio Capitani

Gentilissima prof. Paola Gualeni,

vorrei riagganciarvi al webinar di aggiornamento professionale dal titolo "IMO Second generation Intact stability criteria", organizzato dal Collegio Capitani il 24 maggio scorso, su piattaforma "Zoom" (ancora visibile sulla pagina Facebook dell'Associazione).

Mi piacerebbe sottoporre alla Sua attenzione alcune mie riflessioni al riguardo, maturate anche in base a esperienze dirette: la continua condizione di stress delle strutture navali può essere in qualche modo prevista e inserita come "informazione" da fornire al Comandante in modo da poterne tenere conto nel tempo? Questo aspetto è stato preso in considerazione?

Sia le strutture in generale, ma anche parti di esse, esposte a continue sollecitazioni esterne, potrebbero nel tempo "indebolirsi"; attraverso un mero calcolo probabilistico (come ricordo nel webinar è un concetto utilizzato e preso in considerazione), andrebbero forniti al Comandante tutti i ragguagli possibili riguardanti tali varianti. Sarebbe utile, al fine di evitare collassi strutturali, un aggiornamento costante al riguardo.

La mia domanda quindi si riferisce non solo alla struttura della nave, perché queste informazioni potrebbero essere utili anche in fase di caricazione - preparazione alla navigazione in funzione delle condizioni meteo.

Le indicazioni dovrebbero necessariamente tenere conto del materiale usato in fase di costruzione: acciaio (a sua volta tipo e qualità) - alluminio - GRP - legno...

Grazie dell'attenzione

La risposta della prof.ssa Paola Gualeni, 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 (Genova)

Caro Cienzo, in effetti durante il webinar sui SGISC (Second Generation Intact Stability Criteria) abbiamo trattato alcuni temi che, per loro natura, permettono di allargare la riflessione anche alle strutture della nave e la ringrazio per aver condiviso queste considerazioni, suggerendo a noi tutti una opportuna visione d'insieme.

Uno degli aspetti interessanti e innovativi dei SGISC è che nascono come criteri progettuali ma si estendono a proporre anche strumenti di supporto decisionale per il personale di bordo durante la navigazione. Questi criteri riescono quindi a fornire strumenti per effettuare previsioni di lungo termine (che si fanno durante la progettazione della nave) e previsioni più a breve termine (in base alla situazione più contingente in termini di condi-meteo, velocità, condizione di carico...) utili per orientarsi ad una navigazione più sicura. L'altro aspetto dei SGISC che vale la pena richiamare per rispondere alla sua domanda (e che forse andrebbe anche richiamato per primo) è che si occupano di stabilità in onda, integrandosi quindi in forma supplementare con i criteri che si occupano della tradizionale prestazione di stabilità della nave calcolata in acqua tranquilla. Corre l'obbligo di usare il condizionale e quindi di scrivere "si integrerebbero" perché come abbiamo detto durante il webinar i SGISC non sono obbligatori e non è previsto che lo diventino in tempi brevi, perché è nelle intenzioni dell'IMO invece prevedere una massiccia attività di loro applicazioni per testarli ed eventualmente perfezionarli.

ISGISC non prendono in considerazione gli aspetti strutturali e durante il loro sviluppo non è mai emersa questa eventualità. Ciò nonostante possiamo trovare un significativo collegamento tra stabilità e strutture, nell'ambito della previsione delle accelerazioni eccessive (è uno dei cinque aspetti analizzati dai criteri) di cui abbiamo parlato durante il seminario: in breve, un'altezza metacentrica eccessiva comporta elevate accelerazioni trasversali, che a loro volta possono comportare, tra l'altro, rilevanti sollecitazioni dinamiche agenti sulle strutture navali. Il collegamento quindi in questo caso è immediato, nella pratica e anche nelle teorie alla base delle previsioni dei fenomeni.

Il dimensionamento strutturale è stato storicamente tra le prime tematiche dell'ingegneria navale che ha cercato di tenere in conto dell'effetto delle onde e dei moti nave sulle sollecitazioni delle strutture e che ha cominciato ad inserire i concetti di natura probabilistica durante la progettazione della nave. Le indicazioni e/o le prescrizioni dei registri di classifica infatti si fondano anche su valutazioni statistiche e formulazioni proba-

bilistiche utili per l'approvazione del dimensionamento delle strutture e della nave in fase di progetto.

I carichi a cui sono sottoposte le strutture sono di varia natura: statici, dinamici a bassa frequenza e/o dinamici ad elevata frequenza, carichi dovuti ad urti ed impatti, carichi dovuti ad attività operative e addirittura carichi termici. In una fase progettuale, l'obiettivo è prevedere a quale tipologia e intensità di carico possa essere sottoposta una struttura navale durante la sua vita, e con quale probabilità, in modo da realizzarne il dimensionamento in una prospettiva ragionevole, cioè in una logica di adeguato equilibrio tra garantire la robustezza nella nave e il contenimento del peso dello scafo.

Le considerazioni che ha condiviso con noi si focalizzano in particolare sulla variabile "tempo". In una discussione di questo tipo è utile rievocare che il collasso strutturale di una nave può avvenire anche per il cosiddetto fenomeno della fatica: si accumula un danno per fatica a seguito dei vari cicli di sollecitazione (dovuti per esempio ai continui moti della nave in onda) che a sua volta comporta lo sviluppo di cricche strutturali, la cui propagazione in alcuni casi è risultata fatale.

In questo caso non solo è importante conoscere l'intensità della sollecitazione, ma anche i cicli della sollecitazione stessa che si sono accumulati, appunto, nel tempo.

Se si parla di tempo, è utile anche ricordare che le strutture navali, soprattutto per il contesto ambientale aggressivo a cui sono sottoposte (quello

marino), soffrono di problemi di corrosione e di obsolescenza che vengono monitorati grazie alle ispezioni periodiche da parte dei registri di classifica.

Un monitoraggio continuo delle strutture navali durante la vita operativa della nave potrebbe in effetti essere utile per avere informazioni quando servono (cioè quando bisogna decidere) e per esempio quando serve sapere, in un momento particolare, quanto si sia prossimi ai valori massimi per cui la struttura è stata progettata ed eventualmente, in caso di necessità, assumere decisioni in termini di variazione operative che possano alleviare la situazione. Allo stesso tempo tali informazioni possono venire anche utili come preziosissimo feedback per i registri di classifica e i progettisti, per conoscere meglio il reale stato di sollecitazione delle strutture navali durante la loro vita, in relazione alla tipologia e alle condizioni ambientali. L'argomento però è veramente complesso, oltre che ad essere molto interessante. Per scrivere queste poche righe mi sono confrontata con colleghi di UNIGE, più competenti di me sul tema specifico e che possono comunque fornire ulteriori dettagli se necessario.

Ci sono tutte le premesse quindi per visualizzare nel futuro un supporto alle decisioni molto importante ed efficace, grazie al continuo monitoraggio strutturale della nave, utile sia per il personale di bordo, sia per il personale di terra che gestisce tecnicamente la nave, sia per chi studia per progettare e mantenerle sempre al meglio. I registri di classifica ancora una volta sono intensamente impegnati sul campo in tale prospettiva e la continua evoluzione scientifica e tecnologica della sensoristica, della registrazione dei dati e della loro analisi fa supportare una grandissima evoluzione su tale tema nei prossimi anni.

Per tornare all'origine della riflessione, esprimere indicazioni che promuovano a livello normativo il monitoraggio continuo in real time della sollecitazione delle strutture navali non è per il momento una priorità dell'IMO, ma è un tema che ha tutte le carte in regola per essere oggetto di attenzione ed opportune applicazioni sul campo.

SCIENZE E TECNOLOGIE DELLA NAVIGAZIONE

Quattro Atenei fanno squadra

La classe di Laurea L28 Scienze e Tecnologie della Navigazione, è finalizzata alla formazione di professionisti nel settore dei trasporti marittimi ed aerei, della cartografia ed oceanografia, della gestione degli impianti inerenti le suddette tipologie di trasporto.

Attualmente in Italia sono quattro gli Atenei che offrono corsi di questa Classe: l'Università di Bari, l'Università di Genova, l'Università di Messina, e l'Università di Napoli Parthenope.

Per quanto riguarda nello specifico la professione di Ufficiale della Marina Mercantile, la Classe di Laurea L28 è importante perché consente di ottenere un titolo di studio universitario centrato su questa professione.

Nel 2020 è stato creato il Comitato di Coordinamento Nazionale delle Lauree Classe L28 con lo scopo di facilitare la comunicazione e lo scambio di informazioni tra il mondo universitario e i diversi soggetti interessati: studenti, laureati, aziende del settore, soggetti istituzionali, associazioni professionali, ecc.

La prima attività del Coordinamento Nazionale è stata l'organizzazione del Comitato di Indirizzo congiunto delle Lauree classe L28 (prima esperienza a livello italiano) a cui hanno partecipato gli esponenti del mondo del lavoro, della cultura e delle istituzioni, evento di cui si è già riferito su Vita e Mare (5-6/2021).

La seconda attività è stata di orientamento verso il mondo degli Istituti Nautici con l'iniziativa "Un mare di (pari) opportunità" in collaborazione col Collegio Capitani. L'iniziativa ha voluto sensibilizzare le studentesse e gli studenti e promuovere le lauree e le professioni tecniche.

La prossima iniziativa si terrà a Settembre e sarà sempre di orientamento verso le professioni tecnico marittime e i relativi percorsi di formazione a livello universitario.

La chiara comprensione della specificità dei diversi Corsi di Laurea è essenziale per poter scegliere il percorso formativo più adatto alle diverse esigenze.

I quattro Corsi di Laurea attualmente disponibili in Italia, infatti, si rivolgono a coloro che aspirano alla carriera direttiva sulle navi, ma grazie alla autonomia dei singoli Atenei, lo fanno con proprie peculiarità sia nelle modalità di accesso, sia nelle materie insegnate.

E' importante quindi informarsi e le Università per questo ringraziano il Collegio Capitani e il periodico Vita e Mare per lo spazio concesso per la pubblicazione di informazioni di pubblico interesse.

Comitato Nazionale di Coordinamento Lauree Classe L28
Prof. Massimo Figari (massimo.figari@unige.it)

INFORMAZIONI UNIGE

Ancora 16 posti disponibili per Ufficiali di Macchina

Sono riaperti i termini del concorso per l'ammissione a n. 16 posti al corso di laurea in MARITIME SCIENCE AND TECHNOLOGY (classe L-28)

curriculum in ENGINEER OFFICER AND ELECTRO-TECHNICAL OFFICER a partire dal 5 agosto 2021.

Termine iscrizione concorso entro 02/09/2021 ore 12 CEST

Data prova di ammissione 10/09/2021 Ore 10.30 CEST

<https://courses.unige.it/10948>

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAJOLI 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

PNRR-FINANZIAMENTI IN ARRIVO: COME SI AFFRONTERÀ IL CAMBIAMENTO

C'è una cabina di regia per il sistema mare?

Il 13 luglio 2021 il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) dell'Italia è stato definitivamente approvato con decisione di esecuzione del Consiglio europeo. Nella corposa documentazione con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento e riforma, precisi obiettivi e traguardi, troviamo alcuni assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo (cui sono destinati 49,1 miliardi di Euro), rivoluzione verde e transizione ecologica (68,6 miliardi), infrastrutture per una mobilità sostenibile (31,4 miliardi), istruzione e ricerca (31,9 miliardi) e ancora inclusione sociale e salute. Si tratta di un intervento che intende riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica, contribuire a risolvere le debolezze strutturali dell'economia italiana e accompagnare il Paese su un percorso di transizione ecologica e ambientale.

Il PNRR è compreso nel programma Next Generation EU (NGEU), concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica. La principale componente di NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (*Recovery and Resilience Facility*, RRF), che ha durata di sei anni, dal 2021 al 2026, e una dimensione totale di 672,5 miliardi di euro (312,5 sovvenzioni, i restanti 360 miliardi prestiti a tassi agevolati).

Il cambiamento nel mondo del trasporto riguarderà i porti (in particolare l'elettrificazione delle banchine), le navi green (il rinnovo della flotta traghetti), la digitalizzazione del sistema marittimo- logistico, le ferrovie... nell'ambito di questo programma, come segnalano gli addetti ai lavori, il concetto di infrastruttura marittima va inteso nel senso più ampio del termine: non si limita solamente ai porti, i cavi e le condotte sottomarine o alle opere di messa in sicurezza delle coste ma si estende a tutto quell'insieme di infrastrutture necessarie a rendere competitiva la logistica nel nostro Paese. Nelle opere da inserire nella lista si aggiungono quindi tutti i collegamenti terrestri come le strade e le ferrovie, le strutture di immagazzinamento delle merci e di stoccaggio dei combustibili e le reti digitali e di comunicazione. Fino a considerare strutture come ponti e viadotti e lo sfruttamento delle vie naturali di transito delle merci come i corsi d'acqua, sull'esempio dei principali competitor portuali nord-europei.

Ma esiste una cabina di regia per tutto questo? Oppure sarà lasciato all'intraprendenza dei singoli l'accaparramento delle risorse? Il riferimento a un ministero del Mare, come più volte abbiamo proposto da queste pagine, non avrebbe facilitato l'individuazione delle tematiche sensibili legate al sistema marittimo? Non ci avrebbe aiutati a individuare prima gli obiettivi, a tenere presenti non solo le tecnologie e i finanziamenti ma anche il fattore umano su cui investire?

Quale direzione imboccare per rendere, entro il 2026, il sistema delle infrastrutture italiane più moderno, digitale



I cantieri autostradali hanno rallentato il traffico sulle autostrade liguri; l'accesso al porto si rivela difficoltoso, per le persone e le merci

e sostenibile? Saremo in grado di soddisfare la sfida della decarbonizzazione, indicata dall'UE? Nel settore marittimo il cambiamento è stato imposto dalla normativa internazionale con traguardi molto ambiziosi e ormai prossimi nel tempo.

In questa pagina cerchiamo di capire se siamo davvero pronti e cosa si aspetta il futuro prossimo dallo shipping. In alcuni casi tocca a questo settore (come spesso è anche accaduto in passato) spalancare le porte sulla modernità.

RICICLARE METANOLO E SABBIE DRAGAGGI

Cosa sperimentano da anni i nostri vicini



Dal 2015 la compagnia di navigazione svedese Stena Line utilizza il metanolo come combustibile marino: il traghetto "Stena Germanica", è stata la prima nave ro-pax al mondo a navigare sulla rotta Goteborg - Kiel, con un sistema a doppia alimentazione, sia a metanolo sia a gasolio.

Il metanolo è un combustibile fossile molto pulito: riduce del 90% le emissioni di zolfo e del 60% quelle di azoto.

Dal 22 giugno scorso, la compagnia ha compiuto un passo in più: il metanolo utilizzato a bordo del traghetto è stato a sua volta riciclato, derivato dai gas combustibili residuali del processo siderurgico.

L'industria siderurgica e il settore marittimo sono due dei maggiori produttori di CO2 al mondo, rispettivamente l'8% e il 2,5%. Il progetto FReSMe, finanziato dall'UE, esplora le possibilità di convertire la CO2 in metanolo tramite la produzione di acciaio per alimentare il trasporto marittimo. Stena è uno dei tanti partner del progetto, che comprende anche la società di produzione di acciaio svedese SSAB e l'Istituto di ricerca svedese sui metalli Swerim.

Entro il 2030 Stena Line

punta a ridurre le proprie emissioni totali di CO2 del 30%, investendo nell'uso di combustibili alternativi, tra cui anche l'idrogeno.

Sulla stessa scia, è notizia di questi giorni che il gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk abbia ordinato al cantiere navale sudcoreano Hyundai Mipo Dockyards una portacontainer feeder alimentata a metanolo (la prima al mondo). La nave, che sarà lunga 172 metri e avrà una capacità di 2.100 teu, verrà presa in consegna entro la metà del 2023; sarà classificata dall'American Bureau of Shipping (ABS) e batterà bandiera danese.

Sempre nel Nord Europa, nel porto di Anversa, si è concluso positivamente lo studio di fattibilità durato un anno e mezzo per creare nello scalo un hub dell'idrogeno verde, con l'obiettivo di creare una catena del valore completa per l'H2 rinnovabile entro la fine del decennio. Sono stati esaminati tutti gli aspetti finanziari, tecnici, compresi i regolamenti che interessano la creazione di una value chain dell'idrogeno che faccia perno sul Belgio. I soggetti promotori riuniti nell'**Hydrogen Import Coalition** sono aziende come

Che la transizione ecologica non rimanga al palo

Logistica e Blue economy in rapida evoluzione: abbattimento delle emissioni climalteranti, decarbonizzazione dello shipping, riduzione dell'inquinamento nelle zone portuali; la buona notizia è che i finanziamenti per sostenere questa trasformazione arriveranno, grazie all'approvazione del PNRR. Tuttavia gli operatori del settore sono consapevoli che accanto al problema principale di come ottenere le risorse, c'è quello di avere un coordinamento dei progetti, una regia politica per imprimere una direzione comune al futuro dello shipping. Senza progettualità, il nostro Paese rischia di perdere delle occasioni.

Il trasporto marittimo è il metodo di trasporto più efficiente in termini di energia e quantità di carico movimentato; è responsabile del 2,5% emissioni globali di gas serra, 932 milioni



Pino Musolino al convegno organizzato da Unindustria a Civitavecchia, sulla rivoluzione energetica nel settore marittimo

di t di CO₂ all'anno, cifra che triplicherà entro il 2050 sulla base degli attuali tassi di crescita della domanda.

Il discorso, molto diretto e concreto, è stato affrontato a Civitavecchia, nel corso del Convegno "La transizione ecologica dei trasporti marittimi: in rotta verso il mare" organizzato da Unindustria presso il Molo Vespucci, il 7 luglio scorso.

Pino Musolino presidente Authority Civitavecchia, ha subito individuato il nodo centrale: "In vista della decarbonizzazione dello shipping al 2050, attenzione, perché i tempi sono molto ristretti. Occorre una visione strategica, cioè una forte collaborazione tra pubblico e privato; gli imprenditori da soli non ce la possono fare, quindi c'è la necessità di interventi anche normativi e soprattutto di politiche premianti. Non sono fautore delle punizioni, ma degli incentivi e chi dimostra di essersi impegnato merita riconoscimenti economici. I grandi progressi non si sono mai realizzati sotto minaccia. E mentre noi facciamo questi discorsi in Cina si aprono centrali elettriche a carbone!"

Il discorso del presidente AdSP si fonda su una proposta: "Se io domani potessi abbattere le tasse portuali agli imprenditori che si spendono di più dal punto di vista ecologico, sarebbe un buon modo per incentivare al cambiamento, perché altrimenti cosa potrebbe importare di essere tra i più virtuosi? Se poi questi armatori vengono trattati alla pari di quelli che vanno a carbone..."

Occorrono gli strumenti normativi per permettere ai porti di premiare coloro che investono nei sistemi più avanzati.

"La transizione ecologica - ha concluso Musolino - pone queste condizioni; le potenzialità sono enormi, anche nei collegamenti tra imprese e Università, ricerca, innovazione, ma dobbiamo creare gli strumenti per realizzare questo. Come fare? Basterebbe andare a vedere quello che hanno fatto i nostri vicini: ad esempio in Nord Europa sul trattamento del sedimento del dragaggio. In Italia diventa subito rifiuto, ad Anversa una specie di grande lavatrice "Amoras" - da anni ormai - con cui i fanghi vengono separati dall'acqua, compattati e riciclati o trasformati in materiale utile a pavimentare i porti. Quindi alcuni aspetti li abbiamo già a portata di mano, non è necessario inventare niente di nuovo."

Il Convegno è stata quindi l'occasione per condividere le risposte di riduzione delle emissioni climalteranti e di contenimento dell'inquinamento sia delle zone portuali, sia dei mezzi navali, attraverso un confronto tra operatori ed istituzioni per identificare le opportunità di trasformazione.

"Crediamo nei biocarburanti - ha detto Michele Viglianisi di ENI - a Gela e Venezia vengono già prodotti e sono immediatamente disponibili, sull'esempio di alcuni traghetti di Venezia e navi della Marina militare italiana. Il biometano soprattutto promette bene; in un prossimo futuro i rifiuti diventeranno il nuovo petrolio; tra l'altro offrono sostenibilità ambientale ma anche sociale, con nuovi posti di lavoro".

Lorenzo Maracena vice presidente di Confitarma ha ripreso il tema: "Al netto della questione su quale sarà il carburante del futuro, è utile riflettere sulle infrastrutture necessarie alla trasformazione: non credo ci saranno grosse novità per stoccaggio e accorgimenti di queste sostanze; tuttavia, se su 60 progetti presentati nessuno è stato finanziato dal ministero, questo mi preoccupa. Il problema non è nemmeno la disponibilità di denaro, che ci sarà, piuttosto la nostra capacità di fare sistema e realizzare progetti in tempi rapidi. In Italia ci vogliono troppi anni per muoversi e le infrastrutture portuali non possono aspettare."

Massimo De Benedetti di Fincantieri ha aggiunto: "Quello della decarbonizzazione è tema complesso; occorre azzerare le emissioni nei porti e dimezzarle in navigazione. Sul primo problema non ci sono molte difficoltà dal punto di vista tecnologico, ma in banchina persiste un problema di infrastrutture, progettazione e anche di natura fiscale." Il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine, non rappresenta sempre la soluzione ideale: se in questo modo l'energia finisce per costare di più agli armatori, ecco che gli sforzi sono inutili. "C'è un problema di efficienza: l'obiettivo deve essere quello di ottenere energia a costi sostenibili. Sul secondo tema, cioè sul lato nave - ha concluso De Benedetti - penso non ci sarà una sola soluzione: all'elettricità si affiancheranno sicuramente altre modalità tutte molto efficienti; nel breve termine il vettore energetico immediatamente fruibile è il Gnl."

“SDOGANATO IN ITALIA”: MARCHIO DI QUALITÀ

Se il costo della logistica finisce per superare quello delle merci

La crisi economica generata dalla pandemia ha colpito il commercio internazionale, che ha registrato una caduta significativa sia a livello globale che per l'Italia. Le previsioni indicano forti speranze di ripresa per il 2021, ma gli effetti della pandemia avranno, anche nel medio-lungo periodo, un impatto rilevante sulle prospettive di evoluzione delle catene globali del valore e sulle conseguenti strategie di internazionalizzazione delle imprese italiane. Questo discorso naturalmente vale anche per il comparto marittimo, che durante la crisi dovuta al Covid non ha mai smesso di funzionare e assicurare merci in ogni angolo del mondo. Nel necessario dialogo fra il mondo dello shipping e quello della logistica e i suoi utenti (industria e commercio), l'importante è capire che si deve fare sistema.

Lo scorso 5 luglio durante l'assemblea pubblica di Alsea (Associazione lombarda spedizionieri ed autotrasportatori) si è discusso del ruolo economico dell'Italia e del cambiamento che il Covid ha impresso al commercio globale. In tale occasione i ricercatori del Politecnico di Milano hanno presentato le conclusioni di un'indagine a loro commissione, sul potenziale dell'e-commerce e il ruolo del nostro Paese.

Come ha sottolineato nel suo intervento **Paolo d'Amico** (presidente della Federazione del Mare) non si può trascurare l'importanza del dialogo tra porti e infrastrutture e quella di un commercio marittimo che negli ultimi dieci anni è quasi raddoppiato: "Ha un'importanza essenziale ai fini dell'industria perché il manifatturiero, settore primario per l'economia italiana, importa e trasforma materie prime che riceve grazie al mare e quindi richiede una logistica efficiente".

Il convegno ha cercato di individuare i principali scenari evolutivi del commercio mondiale, conseguenti alla crisi pandemica, con un focus sul ruolo giocato dal digitale e sull'importanza strategica delle scelte logistiche, produttive e di approvvigionamento. L'impatto della pandemia ha inciso sull'aumento dell'e-commerce e di conseguenza dei servizi logistici ad esso collegati, ma non ha stravolto il business. Infatti se non ci fosse stato il Covid, il settore sarebbe cresciuto di più; il digitale sarebbe comunque aumentato di per sé. La pandemia però ha avuto l'effetto di aumentare finalmente la consapevolezza delle imprese sull'importanza della digitalizzazione dei processi in gioco.

Nella lettura dei risultati, che sono positivi perché le previsioni inducono a prevedere una ripresa dei commerci globali, la presidente di Alsea **Betty Schiavoni** ha rivolto un appello al governo: "A noi più che i soldi del PNRR interessano le riforme, in particolare la meritocrazia... ad appesantire il contesto italiano i problemi legati alle infrastrutture, fra cui le autostrade (in Liguria sono una vergogna), i percor-



Nel mondo dello shipping non tutti sono d'accordo sulla convenienza del gigantismo navale: l'incidente della "Ever Given" e il conseguente blocco del canale di Suez hanno rivelato agli occhi del mondo la fragilità della supply chain marittima, dovuta a colli di bottiglia naturali ma anche ad alcune precise strategie di mercato. Navi enormi hanno bisogno di scali idonei per essere accolte: questo costringe le autorità dei singoli paesi e i terminalisti ad adeguarsi con ingente impiego di risorse pubbliche e private. Così, nell'arco di una decina d'anni si è passati da 18 operatori a tre grandi Alleanze che controllano di fatto il mercato sulle principali tratte commerciali, soprattutto da e per l'Europa. Le compagnie marittime giustificano questa corsa al gigantismo con l'economia di scala: più container trasporta una nave sulle lunghe distanze, meno costa il viaggio di un singolo contenitore. La realtà mostra però che le dimensioni possono creare squilibri e volatilità sui noli.

Da sole le dimensioni delle portacontainer non riducono i prezzi del trasporto. E anche sulla diminuzione dei costi gli oppositori al gigantismo esprimono dubbi. Le grandi portacontainer riducono i costi degli armatori, ma in parte li riversano sulle infrastrutture pubbliche (porti e strade).

si pericolosi e difficoltosi, la congestione dei porti, per cui oggi il costo della logistica è aumentato e costa più delle merci... Anche a proposito del gigantismo navale, si spera si arrivi a correzioni da parte delle Istituzioni europee. Se il settore produttivo, industriale e del commercio è cambiato, occorre una regia seria autorevole e disciplinata, bisogna mettere ordine in questa transazione. La posizione dell'Italia nelle catene globali è al posto 11mo, sia per import che export. Il post Covid sarà anche un'opportunità per il nostro paese, per attrarre e fare rientrare le imprese in Italia. In questo periodo storico cruciale dobbiamo cercare di farci valere nei confronti di traffici e imprese, che hanno il cuore nel Nord Europa."

A questo punto Schiavoni ha avanzato una inedita proposta: "L'Agenzia delle dogane e Monopoli è una delle più scrupolose e attente al mondo e la salvaguardia del nostro Made in Italy passa anche da questo, la tutela della salute di quello che mangiamo. Il nostro Paese potrebbe sfruttare questa caratteristica, creando un marchio di qualità: "SDOGANATO IN ITALIA". I consumatori sono sempre più attenti a quello che acquistano e questo aggiungerebbe tutela e sicurezza, perché qui abbiamo l'eccellenza. Ovviamente vanno sempre affiancate rapidità ed efficienza; perizia e velocità non sono in antitesi."

Secondo Schiavoni, accanto allo sforzo di ottimizzare le nostre procedure a partire dall'avvio dello sportello unico dei controlli doganali, occorre cambiare prospettiva: "La maggiore attenzione che pongono le Autorità italiane nei controlli sui prodotti che entrano nel nostro Paese e nell'UE attraverso il nostro Paese è una garanzia di tutela per imprese, cittadini e consumatori, soprattutto quelli più indifesi. Occorrerebbe puntare sul valore aggiunto in termini di qualità del prodotto

entrato nel mercato UE attraverso porti e aeroporti italiani e renderlo riconoscibile creando un nuovo marchio di qualità, facilmente identificabile dai consumatori".

"L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli italiana - ha aggiunto Schiavoni - è una amministra-

zione efficace ed efficiente. Ha ricevuto nel tempo diversi riconoscimenti nazionali ed internazionali per le innovazioni che ha saputo portare nella sua operatività garantendo così il giusto equilibrio tra i necessari controlli sulla merce e la fluidità dei traffici."

COME APPLICARE LA NORMATIVA Maggiore coerenza su zolfo nel bunker

L'International Bunker Industry Association (IBIA) rappresenta le aziende che forniscono combustibili ad uso navale e ha sollecitato l'International Maritime Organization (IMO) a fare chiarezza sull'applicazione del limite dello 0,50% del tenore di zolfo contenuto nel fuel utilizzato dalle navi, come stabilito dal primo gennaio del 2020.

L'associazione ha spiegato che i diversi approcci all'applicazione di tale disposizione continuano a causare problemi e incertezze sia al settore del trasporto marittimo che a quello dei fornitori di bunker. Il problema principale rimane la mancanza di coerenza nel modo in cui le diverse Amministrazioni decidono se una nave è conforme al limite di zolfo dello 0,50% e al divieto di trasportare combustibile con tenore di zolfo superiore allo 0,50% per le navi che non dispongono di sistemi di abbattimento delle emissioni.

È già successo che ad alcune navi sia stato richiesto di provvedere al debunkeraggio, dopo aver segnalato alle autorità di aver ricevuto un risultato del test sul campione del combustibile che indicava un contenuto di zolfo leggermente superiore allo 0,50%, ma con l'intervallo di confidenza del 95%. Operazioni di debunkeraggio - ha sottolineato l'associazione - che, oltre a causare ritardi e notevoli costi finanziari, comportano anche un costo ambientale attraverso emissioni di CO2 aggiuntive e rischi per sicurezza e ambiente.

Presso la settima sessione del Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) dell'IMO, tenutasi a metà luglio scorso, l'IBIA ha presentato con il sostegno della Giamaica un documento nell'ambito della voce "Misure per armonizzare le attività e le procedure di Port State Control (PSC) in tutto il mondo" dell'ordine del giorno. I risultati tuttavia si sono rivelati deludenti: la commissione non ha chiarito come si possa migliorare e rendere uniforme la regolamentazione a tale proposito, in modo da evitare ulteriori richieste debunkerizzazione; i dubbi non sono stati chiariti, quindi è stato lasciato un margine a richieste infondate.

Oggi lo shipping ha tre scelte: installare gli scrubber, utilizzare il più costoso olio combustibile a basso tenore di zolfo o passare a combustibili alternativi, incluso il Gnl.

Il Gnl è considerata la soluzione preferita al target di emissioni del 2050 per il 47% degli intervistati nell'indagine ABS Future Fuels LinkedIn Survey mentre l'idrogeno è stato la risposta per il 40%. Solo l'otto per cento ha optato per l'ammoniaca e il cinque per cento per il metanolo come futuro carburante per l'industria (dati aggiornati a ottobre 2020).

Una delle maggiori compagnie di trasporto e spedizione di container al mondo, la CMA CGM, prevede di avere 26 navi porta-container alimentate a Gnl entro il 2022.



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 **480mila addetti nelle attività manifatturiere e terziarie**

www.federazioneidelmare.it

Aderente a



LE PROPOSTE CONCRETE DI UN ESPERTO PER RENDERE PIÙ EFFICACE IL CODICE ISM

La sicurezza nasce dalla familiarità tra il personale e la propria nave

Raccolgo volentieri l'invito del Collegio di avanzare ipotesi di miglioramento della normativa relativa al codice International Safety Management (ISM code)", come proposto in Vita e Mare 1-2 anno 2021.

Premetto che durante la mia vita lavorativa ho navigato per circa 10 anni su navi da carico e passeggeri come ufficiale di macchina, quindi per 27 anni presso il Registro Italiano Navale (RINA) dove, per primo, ho ricoperto la carica di responsabile della sezione Safety Management ed infine, per una decina di anni, ho fatto il consulente per diverse compagnie di navigazione. In pratica, ho conosciuto i problemi della gente di mare, ho letto e valutato i Safety Management di tante compagnie di navigazione e ho effettuato audit su tutti i tipi di navi e uffici di compagnie che gestivano unità di ogni tipo, infine come consulente, ho aiutato diverse società a migliorare il proprio Safety Management.

Devo però fare una precisazione: non è vero, come è stato scritto nell'articolo di Vita e Mare, che il codice non è mai stato modificato dal 1993, anno della sua adozione da parte dell'IMO: è stato infatti cambiato nel 2002, 2006, 2009, 2010 e nel 2015, riguardo quasi tutti i capitoli.

Ciò premesso, veniamo alla domanda più importante: l'applicazione del Safety Management conforme al Codice ISM ha raggiunto lo scopo per cui è stato pensato, ovvero maggiore sicurezza e prevenzione dell'inquinamento? Non è facile rispondere.

L'European Maritime Safety Agency (EMSA), che redige annualmente una panoramica degli incidenti occorsi a navi mercantili nelle acque degli stati membri della UE, ha scritto che nel periodo dal 2014 al 2019 si sono verificati una media annua di oltre 80 incidenti navali "gravi", quasi 30 navi perdute, quasi 80 persone morte e oltre 900 ferite.

Sono cifre che fanno riflettere: forse non si sono ottenuti i risultati sperati con l'introduzione del codice ISM.

Per questo sono stati proposti diversi miglioramenti al testo, avanzati dall'EMSA, cui aggiungerei la "definizione di azione immediata, azione correttiva e azione preventiva". Tuttavia sono convinto che non si tratti di mancanze insite nella stesura della norma, come si vorrebbe credere ad esempio a proposito del termine inglese utilizzato "should" e non "shall". Tutti i registri di classificazione e le autorità marittime europee hanno sempre inteso quel termine come un obbligo. E ancora, pur essendo vero che il Codice non enumera e non dà chiare indicazioni operative sulle principali attività svolte su una nave o negli uffici, tutti i Safety Management system che ho esaminato o aiutato a costruire riportano procedure che riguardano tutte le mansioni di bordo.

Il difetto non risiede nella incompletezza della documentazione, quanto nella necessità di un diverso criterio di implementazione e verifica; per questo vorrei raccontare due episodi esemplari, accaduti nel corso della mia esperienza di lead auditor e consulente per la sicurezza e SMS.

Il primo riguarda l'audit su una

nave passeggeri: aveva da poco superato, con poche osservazioni, l'audit interno e annuale da parte delle autorità competenti ai fini della convalida del certificato SMC. Io rifiutai di utilizzare i form forniti dalla compagnia e la loro tecnica di auditing, ed effettuai l'audit secondo i miei personali criteri. L'audit durò una giornata e mezza e si concluse con 70 tra non conformità e osservazioni.

Il secondo caso, sempre su una nave passeggeri, riguarda un audit interno. La società aveva realizzato un SMS che era descritto in un numero incredibile (credo 17) di faldoni. Chiesi al comandante (inglese), cosa prevedeva il manuale in una certa situazione. Mi rispose che non sapeva cosa prevedesse il manuale ma mi descrisse cosa avrebbe fatto secondo la sua esperienza.

L'ispettore alla sicurezza, che era presente, fece presente al comandante che lui aveva firmato il modulo di presa visione del manuale. Il comandante rispose che aveva firmato il documento, ma che lui non poteva ricordare il contenuto di 17 faldoni.

Questi fatti dimostrano come 1. gli audit in uso non sono idonei a rivelare se il SMS è o meno applicato; 2. SMS troppo voluminosi sono quelli che più difficilmente sono seguiti dal personale; 3. le registrazioni, pur formalmente in ordine, non dimostrano l'avvenuta esecuzione delle attività descritte.

Qualcuno ha definito il codice ISM (e quindi i SMS realizzati in conformità ad esso) una "tigre di carta" o una "tigre senza artigli". Questo non vuol dire che tutte le compagnie hanno realizzato un castello di carta, ma che l'efficacia del sistema non è garantita dalla pur corretta applicazione delle norme del codice ISM e non è accertata dai controlli, sia interni che esterni.

Sono dunque necessari approcci diversi in diversi campi; ecco le mie proposte.

Gestione della documentazione

Il Safety Management delle compagnie ha assunto dimensioni mostruose. Ogni attività che può essere svolta dal personale di bordo viene regolamentata con una procedura e, quasi sempre, con l'obbligo di compilare un apposito modulo o una checklist. Ogni attività di bordo è soggetta ad una analisi del rischio. Ogni modifica ad una prassi di bordo o attività regolamentata, è soggetta ad una analisi del rischio per accertare che non comporti pericoli non presenti nella versione precedente.

I sistemi di gestione attualmente realizzati dalle compagnie richiedono tantissime registrazioni e queste sono considerate decisive per stabilire se le attività sono effettivamente effettuate e se il sistema è applicato correttamente. Una quantità di tempo enorme viene sottratta alle attività di bordo che hanno un impatto diretto sulla "sicurezza", ovvero alla manutenzione, familiarizzazione del personale di bordo con la nave, lettura di disegni e monografie e addestramento dei subalterni.

Io credo che sia necessario abbandonare questo metodo di gestione e di verifica, percorrendo una strada diversa, ovvero

quella della responsabilità dei singoli e dell'addestramento del personale di bordo.

In altre parole e relativamente alla implementazione del sistema, la compagnia dovrà fornire procedure, istruzioni e checklist per la esecuzione delle attività e dei lavori, esattamente come avviene adesso. La registrazione dovrà essere però effettuata soltanto per quelle attività basate sul conteggio del tempo (ad esempio, le ore di funzionamento ai fini della manutenzione), la manutenzione effettuata, le attività che fotografano le attuali condizioni della nave (rapporti dei comandanti e direttori di macchina) ed, eventualmente, poche altre attività particolarmente importanti ai fini della sicurezza (ad esempio, le esercitazioni).

Tutto il resto dovrà essere verificato durante gli audit attraverso le interviste, durante le quali gli ufficiali e l'altro personale sottoposti a verifica, dovranno essere in grado di spiegare e, se del caso, eseguire, ciò che il sistema di gestione viene loro richiesto.

Un'ultima considerazione, al fine del risparmio di tempo da dedicare ad attività più importanti ai fini della sicurezza: su certe navi (es. passeggeri) il bordo deve dedicare troppo tempo alla lettura delle email che il personale di terra si sente autorizzato ad inviare direttamente o per conoscenza. Soprattutto Comandanti e Direttori di Macchina ricevono ogni giorno centinaia di email che, spesso, non li coinvolgono direttamente, ma che devono leggere solo per controllare che non li riguardino; è necessaria una razionalizzazione di questo aspetto.

Formazione/familiarizza-

zione del personale di bordo e composizione degli equipaggi

È fuori da ogni dubbio che la conoscenza della nave e delle sue apparecchiature, macchinari e impianti, sia una condizione essenziale ai fini della sicurezza e per il superamento delle emergenze e questa necessità riguarda sia gli ufficiali di macchina che quelli di coperta.

Negli anni '60, gli ufficiali che imbarcavano la prima volta su una nave ricevevano una prima istruzione sui più importanti elementi operativi e di sicurezza subito dopo l'imbarco e, nelle settimane successive, veniva loro richiesto di familiarizzare con i macchinari, apparecchiature, impianti, compiti e procedure, in particolare, dovevano imparare ad agire in caso di una loro avaria. Nel contempo, si partecipava alle esercitazioni e si imparava a familiarizzare con i compiti di emergenza.

Questa familiarizzazione non richiedeva alcuna registrazione; dopo un mese o poco più, un ufficiale già familiarizzato sottoponeva l'ufficiale subalterno ad un esame sul campo.

Con l'avvento dell'automazione navale, questo percorso formativo, a poco a poco, è stato abbandonato per tre motivi: 1. Il personale di macchina veniva pesantemente ridotto; 2. Il personale faceva la guardia nella Control room. 3. L'automazione risolveva la maggiore parte delle situazioni che un tempo richiedevano l'intervento dell'ufficiale di macchina.

A me è successo più di una volta di chiedere a ufficiali di coperta o di macchina cosa succede se va in avaria questo interruttore o questa apparec-

chiatura o impianto e di non ricevere risposte soddisfacenti. Attualmente, il processo di familiarizzazione viene svolto in accordo ad una checklist che viene firmata dall'ufficiale addetto a questo passaggio. Durante gli audit periodici, queste checklist sono controllate per accertare che siano correttamente compilate e firmate. Io ritengo inutile fare compilare la checklist, ma sarebbe importante che la familiarizzazione venisse verificata durante una intervista al marittimo da parte dell'auditor.

Per addestrare il personale è necessario che gli ufficiali senior abbiano il tempo per dedicarsi a questa attività. È vero che le norme per la composizione della tabella di armamento chiedono di valutare anche le esigenze di addestramento del personale e che non siano superate le ore di lavoro consentite, ma questo aspetto viene quasi sempre considerato soddisfacente se l'esame dei record delle ore di riposo non rivela criticità. Io credo che il rispetto delle ore di riposo debba essere verificato valutando le attività lavorative necessarie durante un viaggio tipico, intervistando il personale addetto.

Verifiche a bordo e negli uffici di terra

Le verifiche interne ed esterne, quelle effettuate ai fini del rilascio dei certificati SMC e DOC, sono basate in larga misura sul controllo della documentazione e anche le interviste al personale di bordo raccomandate dall'IMO, fanno soprattutto riferimento alle procedure del sistema di gestione.

L'audit a bordo delle navi, molto più efficace per verificare l'efficacia del sistema di gestione, dovrà essere in larga misura

dedicato a verificare il livello di conoscenza della nave e delle procedure essenziali ai fini della sicurezza, da parte degli ufficiali e degli altri componenti l'equipaggio.

Un insufficiente livello di familiarizzazione dovrebbe comportare, quanto meno, la ripetizione della verifica dopo un periodo massimo di 2 mesi e, nei casi più gravi, il fermo della nave.

L'audit di terra dovrà essere rivolto ad accertare come l'alta dirigenza motiva gli equipaggi, ed in particolare i comandanti e direttori di macchina, a seguire le indicazioni del sistema di gestione e in particolare l'addestramento del personale di bordo e, almeno alle verifiche intermedie e di rinnovo del certificato DOC, comprendere la simulazione di una emergenza a bordo di una nave.

Qualifica degli auditor

Nel precedente paragrafo ho chiarito come la corretta implementazione del sistema si dovrebbe basare sulle interviste, come la verifica dovrebbe valutare il grado di familiarizzazione con la nave, con il lavoro di bordo incluso l'addestramento alle emergenze, l'effettiva applicazione delle norme e delle procedure previste dal SMS, e includere almeno una esercitazione di emergenza.

Per percorrere questa strada sarà però necessario disporre di auditor che conoscano e che siano in grado di valutare le attività di bordo: a mio avviso capitani di macchina e coperta o tecnici con pari competenza, ovvero che abbiano conoscenza delle norme applicabili, dell'impiantistica navale e delle prassi di bordo.

CAP. MAURO CASTAGNOLA

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.formazioneecfp.it oppure contattarci al numero 010-2513070 o via mail all'indirizzo info@formazioneecfp.it



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

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

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

GRANDI NAVI A VENEZIA, IL DECRETO

Il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente Mario Draghi, del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini e del ministro della Cultura Dario Franceschini e di concerto con il ministro del Turismo, Massimo Garavaglia, ha approvato il decreto-legge che fissa i limiti per l'ingresso delle navi nelle acque intorno a Venezia. Dal primo agosto è vietato alle grandi navi il transito nel Bacino di San Marco, nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca. Il divieto di transito dal primo agosto nelle aree protette della laguna di Venezia riguarda le navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche: stazza lorda superiore a 25.000 GT; lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri; air draft superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela-motore; impiego di combustibile in manovra che produce emissioni inquinanti (con contenuto di zolfo uguale o superiore allo 0,1%). Nello stesso decreto sono previste misure per gli operatori del settore (compagnie di navigazione, gestori dei terminal e società erogatrici di servizi) più direttamente interessate dal divieto di transito delle grandi navi nella laguna di Venezia. A questo scopo è istituito nello stato di previsione del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili un fondo ad hoc. Per adeguare l'area di Marghera e accogliere le navi di grandi dimensioni è prevista la realizzazione di non più di cinque punti di approdo. Per questi interventi sono previsti investimenti complessivi di 157 milioni di euro. Per procedere celermente alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione di queste opere il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale è stato nominato commissario straordinario.

SINGAPORE, CRESCONO I TRAFFICI

Il traffico del porto di Singapore è cresciuto del 3 per cento nel primo semestre dell'anno e dell'1,1 per cento nel mese di giugno. Nell'intero primo semestre del 2021 lo scalo portuale asiatico ha movimentato complessivamente 301,3 milioni di tonnellate. Nei container il traffico è stato di 182,1 milioni di tonnellate (+4,7%) con una movimentazione di container pari a 18,7 milioni di teu (+5,0%). Le merci convenzionali sono ammontate a 11,2 milioni di tonnellate (+13,3%). Le rinfuse petrolifere hanno totalizzato 95,7 milioni di tonnellate (-3,3%) e le altre tipologie di rinfuse hanno raggiunto un nuovo record storico essendosi attestate a 12,1 milioni di tonnellate (+26,7%). A giugno il porto ha movimentato 48,7 milioni di tonnellate, di cui 30,1 milioni di tonnellate di merce containerizzata (+7,2%) ottenute con una movimentazione di contenitori pari a 3,1 milioni di teu (+7,1%), 1,7 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+43,5%), 15,2 milioni di rinfuse petrolifere (-12,1%) e 1,7 milioni di altre rinfuse (+6,6%).

FUNZIONA L'INTESA ZIM-ALIBABA

Si rinnova la collaborazione innovativa che nel 2020 avevano siglato la compagnia marittima israeliana Zim e la piattaforma cinese di e-commerce Alibaba. L'accordo verrà esteso fino al 2023 e prevede che i clienti di Alibaba possano trovare sul sito della società un'interfaccia che permetta loro di prenotare direttamente carichi sulle navi di Zim. L'intesa, inizialmente rivolta all'acquisizione di servizi marittimi da parte dei venditori presenti sulla piattaforma dell'azienda cinese, è stata ampliata per includervi anche gli acquirenti. "Da quando l'abbiamo lanciata - ha detto il presidente e amministratore delegato di Zim, Eli Glickman - la collaborazione iniziale con Alibaba.com si è dimostrata essere una partnership di grande successo e reciprocamente vantaggiosa".

COSCO ORDINA 10 PORTACONTAINER

Continua anche nel secondo semestre del 2021 il boom di ordini di nuove portacontainer che aveva caratterizzato il primo semestre. Uno degli ultimi annunci è quello della compagnia Cosco che ha ordinato dieci nuove portacontainer, di cui sei da 14mila teu e quattro da 16mila teu, ai propri cantieri Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou). L'investimento complessivo sarà di 1,5 miliardi di dollari, di cui 876 milioni per le 14mila (con consegna fra dicembre 2023 e settembre 2024) e 620 milioni per le 16mila (con consegna fra giugno e dicembre 2025). La proprietà sarà di Cosco (Cayman) Mercury Co., società con sede alle Isole Cayman interamente controllata da Cosco Shipping Holding.

TORNANO LE NAVI NEI PORTI UE

I porti dell'Unione europea hanno recuperato una parte del numero di scali di navi perso nel 2020 a causa della pandemia. Se nel primo semestre del 2020 il calo era stato del 15,2 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019, nel primo semestre 2021 si è avuto un rimbalzo del 15,3 per cento. Il saldo rispetto al primo semestre 2019 rimane però ancora negativo per il 2,3 per cento. Secondo i dati dell'European maritime safety agency, nei primi sei mesi del 2019 hanno effettuato scalo nei porti europei 366.838 navi, nello stesso periodo del 2020 310.909 e in quello del 2021 358.422. Per quanto riguarda i porti italiani la situazione è peggiore: nel primo semestre del 2021 gli scali sono calati del -14% rispetto alla prima metà del 2019, mentre nel primo semestre del 2020 erano diminuiti del -19% rispetto ai primi sei mesi dell'anno precedente.

LA MALTESE MARINER NEL PORTO DI DURAZZO

La Mariner, società terminalistica del gruppo maltese Hili Company, ha vinto la concessione del container terminal del porto albanese di Durazzo per i prossimi cinque anni, periodo nel quale è previsto che Mariner investa 30 milioni di euro. Il terminal ha una banchina di 265 metri lineari attrezzata con due gru di banchina mobili e con profondità del fondale sino a -10 metri. Per Mariner si tratta del terzo terminal portuale preso dopo il Baltic container terminal (Bct) del porto lettone di Riga e al Terminal intermodale venezia (Tiv) del porto italiano di Marghera, quest'ultimo joint venture tra la Mariner e la Marininvest del gruppo Mediterranean shipping company (Msc). Nei primi cinque mesi del 2021 il container terminal del porto albanese ha movimentato oltre 656mila tonnellate di

merci containerizzate, con un incremento di 80mila tonnellate sul corrispondente periodo del 2020. La movimentazione dei container è stata pari a 55.415 teu, circa 2mila teu in più rispetto al periodo gennaio-maggio dello scorso anno.

NUOVA ATTIVITÀ INFORMATICA A SINGAPORE

Dopo Vancouver, Singapore: la società greca Metis cyberspace technology, specializzata in servizi informatici per l'industria del trasporto marittimo, ha aperto la sua seconda sede asiatica nel porto di Singapore, centrale per i trasporti marittimi internazionali e soprattutto votato a investire e favorire la crescita economica sostenibile, che è anche il focus di Metis. "Quale uno dei più grandi hub marittimi mondiali, la cui economia è improntata a una crescita sostenibile - afferma Chinmoy Ghose, amministratore delegato di Metis - questo scalo rappresenta la base regionale ideale da cui lanciare la nostra espansione nel sud-est asiatico".

GRIMALDI SARÀ PRESIDENTE DI ICS

Il consiglio direttivo dell'International chamber of shipping (Ics) ha nominato Emanuele Grimaldi presidente designato dell'organizzazione, ruolo che verrà formalmente ratificato dall'assemblea generale dell'Ics del giugno 2022. Grimaldi subentrerà a Esben Poulsson che è presidente dell'Ics dal 2016 e attualmente è al suo terzo mandato. Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo omonimo, oltre ad essere vice presidente dell'Ics, è past president della Confederazione italiana armatori (Confitarma) e past president dell'European community shipowners' associations (Ecsa).

MARITTIMO MORTO A RAVENNA

Un marittimo egiziano di 44 anni è morto in un infortunio sul lavoro verificatosi all'interno della sala macchine di una nave di bandiera panamense che si trovava in rada davanti al porto di Ravenna. Il marittimo è deceduto poco dopo l'arrivo sulla nave della Capitaneria di porto e degli operatori del 118. La vittima era il direttore di macchina della nave la quale in quel momento si trovava a 14 miglia al largo in procinto di entrare al porto di Ravenna. Tra le cause al vaglio per spiegare l'infortunio mortale, l'esplosione di una delle parti del motore a cui l'uomo stava lavorando.

PIRATERIA IN GHANA

Il Ghana ha avuto dal 2020 fino a metà del 2021 nove attacchi di pirati nelle proprie acque territoriali nel Golfo di Guinea. Lo afferma l'Autorità marittima del Paese. Tre di questi incidenti si sono verificati tra gennaio e giugno 2021. Gli attacchi hanno riguardato soprattutto navi che trasportavano petrolio e merci esotiche. L'Autorità marittima del Paese afferma di star facendo pressione perché siano approvate leggi sulla pirateria e punizioni più severe per i colpevoli.

LA NOTTE DELLA "NORMAN ATLANTIC"

Quando scoppiò l'incendio Antonio Pontrandolfo, marinaio di Mola di Bari, era a bordo della Norman Atlantic e stava dormendo. Fu svegliato dalla sirena dell'allarme e, uscito dalla cabina, si accorse del fumo e delle fiamme. Era membro dell'equipaggio addetto alla lancia di sinistra della nave, la notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, quando un rogo scoppiato a bordo causò il naufragio del traghetto e la morte di 31 persone, oltre al ferimento di 64 passeggeri. Pontrandolfo ha testimoniato nell'udienza del processo sul naufragio, dinanzi al tribunale di Bari. Ha raccontato le fasi concitate dell'evacuazione, di aver visto persone cadere nel male gelido in tempesta e morire. Nelle sue parole, stando a quanto riferiscono fonti inquirenti, c'era la descrizione del panico vissuto quella notte e della cattiva gestione che accompagnò tutte le fasi del salvataggio. "I passeggeri naufraghi erano fuori controllo, nel panico, ognuno pensava a sé, qualcuno dava spintoni per salire sulle lance di salvataggio" ha detto in sintesi raccontando a giudici, pm e avvocati quello che avvenne a bordo. Nel processo sono imputati l'armatore Carlo Visentini, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, il comandante Argilio Giacomazzi e 20 membri dell'equipaggio, oltre alle due società. I pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano contestano loro, a vario titolo, i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza. Secondo l'accusa a causare il rogo fu un camion frigo rimasto con il motore ausiliario acceso durante la traversata. Sul punto il testimone ha spiegato, confermando quanto già emerso nell'incidente probatorio, che "i camion erano talmente tanti che le prese di corrente non bastavano per tutti". Si tornerà in aula il 7 e l'8 settembre, quando saranno ascoltati un altro marinaio e i medici legali che eseguirono le autopsie sulle vittime.

IL PORTO DI YANTIAN HA RIPRESO SERVIZIO

Il porto di Yantian, importante scalo per il commercio estero nella città meridionale di Shenzhen, ha ripreso il funzionamento al 100%, dal momento che nella zona portuale l'epidemia è effettivamente sotto controllo. Le attività dei 20 ormeggi nelle sezioni centrale e occidentale del porto sono riprese, raggiungendo un turnover totale di 33.000 teu al giorno, dichiara la società Yantian International Container Terminals. Il porto aveva ridotto gli ormeggi operativi da 20 a 5 dopo che casi di Covid erano stati segnalati a partire dal 21 maggio scorso.

SALPA "BELLISSIMA"

Msc Crociere ha dato il via anche a "Bellissima", ottava nave della compagnia a riprendere i viaggi, dopo lo stop dovuto alla pandemia globale. L'unità svolgerà un po' a sorpresa 21 viaggi nel Mar Rosso da Gedda, l'hub commerciale dell'Arabia Saudita, tra la fine di luglio e la fine di ottobre. Viene anticipato così il preannunciato sbarco di Msc Crociere nel regno saudita che doveva avvenire il prossimo novembre con "Msc Magnifica". Questi nuovi itinerari hanno avuto subito una buona risposta dal mercato e visto che il Giappone resta ancora chiuso alle crociere di compagnie internazionali, Msc ha approfittato della situazione e ha deciso di mandare subito a Jeddah "Bellissima".

Attualmente nel Mare Mediterraneo sono rientrate in servizio cinque navi della compagnia e altre due in Nord Europa.

EVERGREEN ORDINA DUE 24MILA TEU

La compagnia taiwanese Evergreen ha ordinato al cantiere navale cinese Hudong-Zhonghua shipbuilding del gruppo cinese Cssc (China state shipbuilding corporation) la costruzione di due portacontainer da 24mila teu. Alla fine del 2019 Evergreen aveva ordinato allo stesso cantiere navale e all'affiliata Jiangnan Shipyard la costruzione di quattro navi della stessa capacità.

CMA-CGM SI ESPANDE NEL FERROVIARIO

Le compagnie marittime portacontainer diventano sempre più operatori logistici a 360 gradi lungo tutta la catena dei trasporti. Il gruppo armatoriale francese Cma-Cgm ha acquistato la società ferroviaria spagnola Continental Rail. Questa, attraverso il Grupo Vías, faceva finora capo al gruppo Actividades de construcción y servicios (Acs). La vendita dovrebbe essere completata nel terzo trimestre del 2021 e avrà un valore di circa 25 milioni di euro. Continental Rail è specializzata nella movimentazione di traffico intermodale tra i principali porti spagnoli.

CRESCIE IL TRAFFICO DEL CANALE DI SUEZ

Il canale di Suez è un indicatore dello stato di salute dell'economia europea e mondiale, i suoi traffici nel primo semestre del 2021 hanno visto il passaggio di 9.763 navi, con un aumento del 2,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2020. Nell'esercizio finanziario 2020-21, che è terminato lo scorso giugno, gli introiti generati dai diritti di transito delle navi nel canale egiziano sono ammontati a 5,84 miliardi di dollari rispetto a 5,72 miliardi nell'esercizio finanziario annuale precedente. L'Autorità del canale ha specificato che nei soli primi sei mesi del 2021 gli introiti hanno totalizzato circa tre miliardi di dollari rispetto a 2,76 miliardi nel primo semestre del 2020.

LIBERATA LA "EVER GIVEN"

A marzo scorso, per sei giorni, la "Ever Given", una delle più grandi portacontainer del mondo, si era arenata nel canale di Suez, bloccando per sei giorni la rotta tra Asia ed Europa. L'Autorità del canale, bloccando in porto la nave e l'equipaggio, aveva chiesto un risarcimento danni di 916 milioni di dollari a causa dei mancati introiti, richiesta poi ridotta a 550 milioni. Ai primi di luglio scorso, la nave è tornata libera di salpare; lo ha annunciato un portavoce del proprietario, l'armatore giapponese Shoeni Kisen Kaisha, senza fornire ulteriori dettagli. Lo studio legale britannico Stann Marine ha parlato di "un accordo di principio" dopo settimane di intensi negoziati. Shoeni Kisen Kaisha ha dichiarato di volere rimanere cliente abituale e fedele dell'Autorità del Canale.

BANDO GENOVA-PORTO TORRES

Dopo il fallimento del primo avviso per la concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo, a causa dell'esclusione delle due compagnie partecipanti Tirrenia-Cin e Grandi Navi Veloci, il ministero delle Infrastrutture ha pubblicato di nuovo il bando per il collegamento marittimo tra Genova e Porto Torres (e viceversa). Le domande di partecipazione dovranno essere presentate entro il 23 agosto prossimo.

TORNA LO YACHT D'ORO

Emblema del lusso e vacanze dorate, anche quest'anno è tornato a navigare lungo le coste italiane il Khalilah, yacht di 49 metri, ricoperto d'oro. È stato avvistato ai primi di luglio ormeggiato nel porto di Livorno, proveniente da La Spezia, gli ospiti a bordo protetti da un'impenetrabile barriera di riservatezza. Costruito nel 2015 nel cantiere americano Palmer-Johnson in sinergia col costruttore automobilistico Bugatti, lo yacht, della serie SuperSport, è stato realizzato interamente in fibra di carbonio. Un'imbarcazione non per tutti considerati i costi di noleggio: una settimana a bordo costa all'incirca 250.000 euro.

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@collegiazionalecapitani.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 D.C.B. 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

CONCORSO FOTOGRAFICO INDETTO DA ITF

Gli scatti che raccontano i sacrifici dei marittimi

Lanciato il 25 marzo 2021, "Out of sight, not out of mind" (Fuori dalla vista, non dal pensiero) è il secondo concorso fotografico del Seafarer trust dell'Ifst (Ifst), che quest'anno ha compiuto 40 anni. In tutto questo tempo sono stati investiti 250 milioni di dollari per il benessere dei marittimi in tutto il mondo. Il concorso fotografico è la continuazione di un progetto per amplificare le voci dei marittimi e far conoscere il profilo della professione marinara anche al di là degli addetti ai lavori. L'anno scorso i marittimi erano stati invitati a partecipare al primo concorso per immagini, dal titolo "Still at sea" (ancora in mare), per offrire un ritratto della vita reale sulle navi, in tempo di pandemia.

Il Covid-19 ha dimostrato che, nonostante il loro ruolo fondamentale nel commercio globale, i marittimi sono stati gravemente colpiti dalle frontiere chiuse, dall'estensione oltre i limiti previsti della durata dei contratti, dalle restrizioni nei congedi a terra e ora anche da accesso limitato alle vaccinazioni. Talvolta sono arrivati anche i licenziamenti. "È giunto il momento - afferma una nota dell'Ifst - di mostrare il grande lavoro dei marittimi e far luce sulle storie delle persone che svolgono un ruolo così vitale, eppure raccontato raramente, nel settore marittimo mondiale.

Quaranta fotografie (scattate dai marittimi) sono state scelte e incluse in un libro speciale in edizione limitata che sarà inviato a una selezionata lista di persone la cui influenza può avere un impatto sulle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi; l'immagine vincitrice sarà in copertina.

Il primo posto nella competizione "Out of sight, not out of mind", come miglior ritratto di un marinaio, è la foto "Papà è stanco, ma papà non si arrenderà mai" di Aljon Manlangit, marinaio comune delle Filippine. L'immagine è stata scattata su una nave ancorata di fronte al porto di Kavkaz, sulla penisola di Taman, in Russia.

L'autore della foto descrive così il suo scatto: "È un ritratto del mio collega "wiper" Wendell Pineda, un cittadino filippino, dopo che aveva lavorato ai motori, insieme all'equipaggio di macchina". Il wiper è il grado più basso in sala macchine e ha il compito di tenere pulita la sala e di effettuare altri compiti che gli vengono richiesti. La foto, secondo l'autore, racconta del sacrificio di un padre, il giovane ritratto, che dopo il suo primo imbarco come mozzo ha potuto tornare nelle Filippine soltanto per tre settimane, passate tutte



La foto vincitrice al concorso del 2021



La foto prima classificata nel 2020

in un centro di quarantena, dopodiché è ripartito per un secondo imbarco.

La foto vincitrice del concorso 2020 "Still at sea", che ritrae il lavoro e la vita in mare durante il Covid-19 è quella di Ike S. Dagandan, dal titolo "Hero at sea": "Siamo in rotta verso la Cina dall'Argentina, 40 giorni in mare, blocco totale. Abbiamo sperimentato il maltempo che ha causato il crollo di alcuni dei nostri montanti. Abbiamo usato la nostra migliore abilità marinaresca per proteggere il carico, la nave e l'ambiente... soprattutto le nostre suppliche a Dio onnipotente per un viaggio sicuro". Parole che somigliano a una preghiera, per un'immagine dove cielo e mare in tempesta si confondono.

2021 IMO AWARD FOR EXCEPTIONAL BRAVERY AT SEA

Il più coraggioso in mare un Ufficiale vietnamita

Un ufficiale del servizio di ricerca e soccorso del Vietnam è stato scelto per ricevere il premio Imo 2021 per eccezionale valore in mare, dopo aver salvato la vita a quattro persone dall'affondamento di una nave da carico in condizioni meteorologiche estreme e mare in tempesta. Tran Van Khoi è stato candidato dal Viet Nam, per le sue straordinarie qualità: coraggio, determinazione e resistenza. Otto individui o gruppi di candidati riceveranno certificati di encomio per il loro atti di coraggio, mentre altri sei riceveranno lettere di encomio. La scelta della giuria, è stata ratificata dal Consiglio dell'Imo, riunito a distanza per la sua 125a sessione dal 28 giugno al 2 luglio scorso.

L'incidente per il quale è intervenuto Tran Van Khoi è iniziato l'8 ottobre 2020, quando la nave da carico "Vietship 01" è stata spazzata via mentre stava attraccando al porto di Cua Viet, a causa di diffuse inondazioni e raffiche di vento di 74 km/h causati dal tifone Linfa. La nave è affondata in acque poco profonde, lasciando i 12 membri dell'equipaggio intrappolati a bordo, radunati sul tetto della cabina. Venivano immediatamente schierate diverse unità di soccorso, ma il piano di salvataggio non era praticabile a causa del maltempo e condizioni del mare. La mattina presto del 9 ottobre Khoi, mentre era di guardia a terra, ha visto che due membri dell'equipaggio erano stati portati via dalle forti onde del mare. Senza esitare si è legato a una corda fissata a riva e ha nuotato attraverso onde alte



Tran Van Khoi

cinque metri e forti correnti, salvando entrambi. Nel pomeriggio, altri due membri dell'equipaggio sono caduti in acqua e sono stati fortunatamente portati a terra dalle onde. Con il peggioramento del tempo il 10 ottobre, un peschereccio ha cercato di avvicinarsi al "Vietship 01" ma è affondato prima di poterlo raggiungere. Un pescatore è stato trascinato a riva dalle onde, ma altri tre hanno dovuto aggrapparsi alla stessa "Vietship 01" per salvarsi. Nel pomeriggio del 10 ottobre, Khoi si è offerto volontario per provare un nuovo avvicinamento su un altro peschereccio, con l'intenzione di fissare la nave affondata alla riva usando cannoni che sparano cavi. Le condizioni del mare agitato hanno impedito il tentativo di salvataggio e due membri dell'equipaggio si sono lanciati nell'acqua.

Il signor Khoi ha rischiato di nuovo la vita, nuotando tra le onde nel mare agitato per aiutarli. Più tardi nel pomeriggio, nonostante fosse esausto dopo due giorni di tentativi, Khoi si è offerto volontario per guidare un gommoni nel mare mosso. La barca si è quasi capovolta dopo che il suo motore ha smesso di funzionare. Khoi e il suo equipaggio hanno risolto rapidamente il problema del motore e hanno continuato a provare ad avvicinarsi alla "Vietship 01" senza ottenere nessun risultato. Siccome erano esausti e era diventato buio fu loro ordinato di tornare a riva. L'atto finale dell'operazione di salvataggio è avvenuto l'11 ottobre 2020, con l'intervento di elicotteri grazie ai quali il resto dei sopravvissuti è stato portato in salvo.

Oltre al premio a Khoi, agli otto certificati di encomio e alle sei lettere di encomio, l'Imo ha assegnato altri riconoscimenti per meriti particolari durante l'emergenza Covid e per interventi di salvataggio nei confronti di migranti. Fra gli altri è stato premiato il comandante Volodymyr Yeroshkin assieme a tutto l'equipaggio della petroliera "Maersk Etienne", candidati dalla International chamber of shipping, per il loro intervento nel mare fra Libia, Malta e Italia. Il 5 agosto 2020 la petroliera prestò soccorso a 27 migranti in difficoltà, su richiesta dell'amministrazione maltese, e dovette poi occuparsi di loro per 38 giorni, perché nessun Paese volle farsene carico, finché i migranti furono trasferiti sulla nave "Mare Jonio" dell'ong Mediterranea.

TRA DANIMARCA E GERMANIA

Tunnel sottomarino al via

Al via il tunnel che collegherà la Scandinavia al resto d'Europa: una volta completato (secondo le previsioni sarà pronto nel 2029), sarà il passaggio sottomarino più lungo del mondo, percorribile da auto e treni. Il tunnel del Fehmarn Belt percorrerà 18 km a 16 metri di profondità, unirà la Danimarca alla Germania. Occorrerà escavare 19 milioni di metri cubi di pietra e sabbia. La galleria consentirà di andare da Amburgo a Copenhagen in due ore e mezza contro le quattro ore e mezza di oggi. Il tunnel attraverserà il Fehmarn Belt, uno stretto del Mar Baltico che separa l'isola tedesca di Fehmarn, nello Schleswig-Holstein, a Nord della Germania, dove l'isola è già ora unita con un ponte alla terraferma tedesca, e l'isola danese di Lolland, a Sud di Copenhagen.

OROLOGIO UFFICIALE
COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI

Memphis Belle

MILITARY WATCHES FOR SPECIALISTS
MANIFATTURA OROLOGI MILITARI PROFESSIONALI

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI LUNGO CORSO E MACCHINA

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

RICORDI DI UN CAPITANO: QUANDO LO ZOOM LOSSODROMICO ERA UNA NOVITÀ

Sfoderare un plotting da manuale e sentirsi dire: "Le scope nuove..."

Finalmente su una nave off-shore! Non più i sei-otto mesi delle carboniere, qui solo due e poi off, a casa, per un bel mese intero! Proprio una pacchia. Ma da secondo, indietro come i gamberi. A conforto però, c'era il fatto che su queste navi il grado era solo un mero fattore economico, infatti tutti gli ufficiali erano agli occhi di tutti gli altri a bordo - anche sui duecento in certe operazioni - gli ufficiali e basta, senza alcuna distinzione; d'altronde i tre facevano la stessa cosa: turni di dodici ore, come tutti quanti, naturalmente Comandante, superintendente e direttore esclusi. Due ufficiali erano di turno sul ponte mentre, a giro, uno di loro era giornaliero e si occupava della sicurezza. Al neo-imbarcato toccò un turno sul ponte e subito la cosa gli sembrò veramente semplice, infatti si trattava semplicemente di registrare sul bell-book tutto quello che avveniva: i fatti operativi, arrivo e partenza di rimorchiatori ed elicotteri, etc etc, insomma tutto e poi chiamare e rispondere ai VHF, con calls e returns perlopiù standards. Non c'era da fare alcun controllo della posizione, tanto c'erano ben otto ancore a mare, quattro a prua e quattro a poppa, collegate non con catene bensì con robusti e lunghi cavi d'acciaio, tutti in forza e ben pareggiati, cavi da 1800 e passa metri! Solo un ciclone poteva muovere un tale ormeggio in mare. Fu solo al primo posizionamento, all'inizio di una nuova operazione, che al nostro apparve una difficoltà o meglio apparve una cosa strana e, a dire degli altri ufficiali, una cosa impegnativa che richiedeva sveltezza, affiatamento, manualità e non tutti ci riuscivano bene: era il plotting, per dare al Comandante, anche istante per istante, un quadro generale, sempre aggiornato, della situazione in atto, in particolare sul posizionamento delle ancore nei punti prestabiliti approvati dal cliente e sull'avvicinamento alla posizione finale, anch'essa prestabilita e che era sempre al centro del plotting. Durante il posizionamento i tre ufficiali erano sul ponte, due a fare il plotting e il terzo a fare i soliti bell-book e VHF; naturalmente, come si accennava, era il Comandante a dirigere le operazioni, che sul ponte includevano anche due motoristi manovratori dei cavi ancore e, talvolta, un team di tecnici della posizione (in genere con un sistema Decca). Saltuariamente saliva anche il superintendente e, soprattutto se nell'area delle operazioni c'erano strutture, saliva anche il rappresentante del cliente. Ritornando al plotting, questo era fatto su un grosso e spesso quadrato di plexiglass, a mò di lavagna, messo a fianco del radar X, radar nascosto da un pesante tendone paralucente. L'ufficiale al radar si sentiva solo e dava il rilevamento vero e la distanza da un punto prefissato che l'altro subito plottava sul plexiglass con una matita grassa; a questo scopo il plexiglass aveva inciso sul suo retro un apposito rapportatore diagramma: Nord up, centro, come

detto, posizione finale, raggi di 10° in 10° e con 10 cerchi concentrici distanziati fra loro di 1 cable, un decimo di miglio, 185m, in pratica proprio come la lunghezza della nave e dunque tutto in scala 1 a 1850, un piano nautico a grande scala. Oltre al punto, l'ufficiale al tracciamento, di tanto in tanto o su specifico segno del Comandante, riportava anche la "navetta" ovvero la nave ricavata dentro un apposito rettangolino, lungo una decina di centimetri, anch'esso di plexiglass ma naturalmente molto più sottile. La navetta veniva orientata a occhio, soprattutto quando le operazioni erano in punti critici e bisognava aggiornare a getto continuo. Gli attrezzi per fissare le posizioni erano una squadretta nautica ed un righello graduato in cables e decimi, lungo una settantina di centimetri e coprente sette cables. Se la distanza data dal radarista era maggiore di quella del righello, allora il plottatore doveva fissare la posizione con due passate di righello. In pratica, giorni prima del giorno fissato per il posizionamento, gli ufficiali "preparavano" il plexiglass ovvero marcavano sul suo retro, con la matita grassa rossa, qualsiasi struttura nell'area, la prevista posizione delle ancore e, naturalmente, il punto da rilevare e col quale poi fare il plotting vero e proprio. Purtroppo spesso capitava che questo punto stava fuori dai cerchi concentrici ed anche fuori dall'area del plexiglass, anche fino a sotto le 3 miglia

e allora, visto che la scala del rapportatore era intoccabile, sacrosanta, ottimale, allora si metteva il punto nave prima sulla mappa del field e poi lo si riportava sul plexiglass come rilevamento e distanza dal centro. Naturalmente, così facendo, tutta la manovra rallentava e di molto, anche chiamando sul Ponte il clerk a dare una mano col bell-book. Se poi le condimeteo non erano più che favorevoli, potevano nascere problemi, anche seri, soprattutto di orientamento nave e/o eccessivo avvicinamento a strutture il loco...

Fu proprio in una di queste occasioni di crisi, col punto da rilevare fuori plexiglass che al neo offshorista venne spontaneo, ma sì, perché no, di rifare sul plexiglass i plotting che faceva per le rotte nelle traversate oceaniche ovvero fare incontri di lossodromie con paralleli/meridiani ma qui però le lossodromie sarebbero stati i rilevamenti: of course! Ne parlò prima con i suoi colleghi che furono subito entusiasti all'idea e lo supportarono davanti al Com.te che, pater familias, diede il suo assenso ma raccomandandosi di controllare bene, queste "modernerie"! E subito a lavoro, dalle parole ai fatti. Conoscendo le coordinate del punto da rilevare e quelle del centro del plotting, considerando il meridiano ed il parallelo passanti per quest'ultimo (entrambi incisi sul retro del plexiglass), dalla tan $R = \Delta X / \Delta \phi$, sostituendo alla rotta quadrangolare R, il rilevamento

quadrangolare desiderato ril, si ottenevano punti sul parallelo (se con ril < 45°) ovvero sul meridiano (se con ril > 45°) e con i quali, insieme col rilevamento considerato, si poteva tracciare dietro al plexiglass, lo zoom di quel rilevamento, limitatamente all'area del plexiglass. Naturalmente vi si annotava di quale rilevamento trattavasi e si passava al rilevamento successivo, anche di grado in grado, in base alla distanza. Ma il gioco non era ancora fatto, bisognava infatti aggiungere su zoom dei vari rilevamenti punti di distanza dal bersaglio rilevato. Qui, considerando come punto di partenza il punto rilevato e come punto di arrivo il calcolato punto di intersezione di quel rilevamento, sempre sostituendo le R con i ril, venne subito utile la formuletta per le lossodromie sui cammini: $m' = \Delta \phi' / \cos \text{ril}$.

Dai cammini alle intersezioni si interpolavano poi, col righello, i cammini interi sul rilevamento considerato e questo per facilitare il successivo lavoro del plottatore. Infine, si controllava il tutto sulla mappa. Ci volle un po' di tempo e pazienza ma poi, facendovi la mano, tutta l'operazione divenne facile e veloce e poi c'era più flessibilità: si potevano rilevare punti anche fuori mappa e anche più lontani. Il Comandante, dal canto suo, alla vista di tanta moderneria all'opera, sembrò farfugliare qualcosa in dialetto triestino stretto, tipo "Scova nova, scova ben, vedremo!".

COM.TE GIOVANNI RUSSO

LETTERA DI RINGRAZIAMENTO AL COLLEGIO

Rientrato l'equipaggio bloccato in Cina



Egredo Presidente Lettich, Soci e simpatizzanti del Collegio Capitani, ringraziandovi della gradita ospitalità su "Vita e Mare" (prima pagina del numero 11-12 / 2019), Vi volevo aggiornare sugli sviluppi del mio prolungato imbarco a bordo della Mn "Antonella Lembo" in rada a Huang Hua nel mare di Bohai, PRC.

Il 4 febbraio 2021 dopo regolare avvicendamento, noi Italiani della "Antonella Lembo" siamo riusciti a sbarcare. Mi ero imbarcato ad Hay Point Australia il 28 novembre 2019, insieme al 2 Uff. Le Gianluca Perino ed al 3 Uff. Le Macchina Schiano di Tunnariello Michele. Il Primo uff. Le Tommaso Scotto di Perrotolo, Il DM Pietro Starace e l'allievo Coperta Francesco Mastellone si erano imbarcati il 19 dicembre 2019 a Caofeidian, PRC e l'allievo di Macchina Michele Cardamone il 22 Febbraio 2020 in Giappone.

Il 18 febbraio 2021 sono sbarcati anche gli Italiani nostri col-

leggi e compagni di ancoraggio della MBA "Giovanni".

Sia l'ambasciata Italiana di Pechino sia il VI Reparto delle Capitanerie di Porto, ai più alti livelli, da diversi mesi avevano svolto un importante compito di sensibilizzazione rivolto alle Autorità Cinesi.

Grazie anche alla richiesta dei nostri Sindaci, all'ora ministro Luigi Di Maio, d'intesa con la passata Presidenza del Consiglio, è intervenuto direttamente con il suo omologo Cinese ed il 21 dicembre 2020 aveva ottenuto l'autorizzazione allo sbarco dei 13 marittimi italiani nel porto di Huanghua. In pratica la Cina ha aperto un corridoio umanitario soltanto per noi. Marittimi di altre nazionalità non hanno ottenuto lo stesso trattamento e hanno dovuto prolungare ulteriormente la loro permanenza a bordo.

Il 5 Marzo 2021 sono stato ricevuto a Palazzo Civico a Livorno dal Sindaco Luca Salvetti, per i dovuti ringraziamenti da parte mia e del mio equipaggio.

Lo scorso 4 maggio ho partecipato in video conferenza ad un incontro con una rappresentanza degli equipaggi e delle società di gestione della "Antonella Lembo" e della "MBA Giovanni" in visita al Comando Generale ospiti del Comandante Generale Ammiraglio Giovanni Pettorino che ci ha voluto incontrare con il Capo del 6 Reparto — Sicurezza della Navigazione Marittima, Ammiraglio Luigi Giardino e il CV Ida Montanaro — braccia operative del Corpo. L'Ammiraglio Pettorino ci aveva già voluto salutare in video per farci gli auguri di Natale 2020.

Il Com.te della "Antonella Lembo" non ha potuto essere presente, nemmeno in video-conferenza in quanto la nave era in partenza da Huanghua, dove ha scaricato il carbone in zona franca, finalmente libera di riprendere il mare. L'equipaggio verrà sostituito completamente al porto di destinazione.

L'equipaggio filippino della MN "Antonella Lembo", sarà sbarcato alla soglia dei 18 mesi di permanenza a bordo in quanto le autorità cinesi non hanno autorizzato il loro sbarco, così come per le altre navi in attesa nelle rade dei porti cinesi non designati per gli avvicendamenti degli equipaggi, fermate per il blocco delle importazioni delle merci australiane verso la Cina.

Un cordialissimo saluto e ringraziamento a tutti

C.S.L.C. GABRIELE PADOVAN

2021-2022 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 2021 al 18 Luglio 2022.

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 2021 al 18 Luglio 2022 quota assicurativa più quota associativa euro 250,00

dal 19 Novembre 2021 al 18 Luglio 2022 quota assicurativa più quota associativa euro 170,00

dal 19 Marzo 2022 al 18 Luglio 2022 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 2021.

Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio e sul conto bancario IT27A0306909606100000007809 BANCA INTESA SAN PAOLO CODICE BIC/SWIFT BCITITMM.

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.



L'incrociatore "Carlo Alberto" della Regia Marina



"Msc Seashore", la più grande nave passeggeri costruita in Italia

BREVE STORIA DEI SISTEMI AVANZATI AL SERVIZIO DELLA NAVIGAZIONE

L'evoluzione elettrica a bordo arriva agli impianti "intelligenti"

Come spiegava il prof. Vittorio Fanfani nelle sue lezioni all'Università di Ingegneria a Genova, dove insegnava intorno al 1950, "la nave è come un grande organismo vivente operante sui mari che, oltre ad avere le membra rappresentate dai vari macchinari di coperta e macchina, possiede anche un sistema circolatorio e nervoso, rappresentato dall'impianto elettrico vivificato da un fluido che non si vede ma si fa sentire e permette di energizzare e controllare ogni suo organo con precisione e flessibilità, così da renderlo uno strumento essenziale al servizio dell'uomo, cuore e cervello della nave". Dalla metà del diciannovesimo secolo, le navi - prima quelle militari - sono state dotate di impianti di produzione e distribuzione di energia elettrica, con una profonda trasformazione sotto l'aspetto tecnologico. L'elettronica e la mecatronica hanno contribuito in maniera determinante alla sicurezza della navigazione, alla semplificazione degli impianti e alla gestione più economica del mezzo. L'impiego della corrente elettrica sulla nave è cominciato nel 1835 per merito dell'ingegnere russo-prussiano Moritz von Jacobi con l'installazione di alcune pile Daniell (evoluzione di quelle di Volta) a bordo di un battello per l'azionamento di

un motore elettrico. Nel 1873 viene installato il primo impianto di luce elettrica a filamento di carbone, sulla corazzata francese "Richelieu", costruita nell'Arsenale di Tolone. Attorno al 1885 si impiegano a bordo le prime macchine elettriche rotanti: dinamo e motori in corrente continua; all'inizio del 1900 la Marina Austro-Ungarica fece la prima applicazione della corrente alternata sulle cannoniere costiere della classe "Monarch" costruite nello Stabilimento Tecnico Triestino nell'Arsenale di Pola.

Tra il 1930 e il 1935 l'ingegnere italiano Giuseppe Massimo Pesarini mette a punto la "metadinamo", studiata sia per gli impianti in corrente continua sia per quelli in corrente alternata: sarà impiegata per il controllo della coppia e dei giri dei motori per la manovra delle torri di artiglieria, i verricelli posacavi ed ausiliari di coperta. Le metadinamo verranno impiegate anche su navi mercantili.

Tra il 1905 e il 1910 vennero compiuti esperimenti con generatori di corrente alternata e installati gruppi convertitori da corrente continua a corrente alternata 220 Volt, 50 Hz e l'impiego di trasformatori di corrente costruiti dalla ditta ungherese Ganz fondata nel 1844 a Budapest. Questa società parteciperà all'allestimento

delle tre navi corazzate della classe "Tegetthoff" (ribattezzata Viribus Unitis) costruite attorno al 1911 nello Stabilimento Tecnico Triestino.

In Italia tra la fine dell'800 e l'inizio 900 vengono costruite navi per la Regia Marina con l'impiego di macchine rotanti (dinamo) ed impianti di luce elettrica, ventilazione meccanica con motori elettrici in corrente continua. Ai primi del 900, vengono eseguiti da Guglielmo Marconi gli esperimenti di radiotelegrafia a lunga distanza, condotti sull'incrociatore "Carlo Alberto" della Classe "Vettor Pisani", con sistemi di antenne poste su due alberi Maestro e Trinchetto (da qui l'adozione sulle navi di due alberi per la stessa delle antenne filari). Altri esperimenti di telegrafia senza fili verranno condotti nel 1914 nel porto di Siracusa da Guglielmo Marconi a bordo della nave da battaglia "Regina Elena". Nel 1912 sul piroscampo "Mauretania" viene installato il primo Radiogoniometro della Compagnia Marconi su progetto degli italiani Bellini e Tosi. Nel 1913 viene impiegato sulla portaerei "Langley" degli Stati Uniti d'America un impianto propulsivo turbo-elettrico da 5500 kW e alcuni anni dopo sulle corazzate Classe Stati Americani "Colorado" e "New Mexico", impianti propulsivi con

turbine a vapore collegate ad alternatori che alimentavano a loro volta motori sincroni a corrente alternata posti su quattro assi portaelica con potenze di migliaia di kW. Anche nel settore mercantile si sperimenta una propulsione turbo elettrica sul piroscampo "Normandie".

Nel 1930 in America con l'applicazione sul cacciatorpediniere "Ferragut" viene ripresa l'idea già avanzata durante l'impero Austro-Ungarico, dell'impiego della corrente alternata sulle navi con una tensione di 440 Volt e una frequenza di 60 Hz; negli anni a venire diventerà uno standard per tutte le navi. Una eccezione sarà la costruzione negli anni 50 di due transatlantici italiani con l'impianto elettrico in corrente continua: "Augustus" e "Giulio Cesare". Qualche anno dopo con l'"Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo" verrà adottata definitivamente la corrente alternata. Alla soglia della seconda Guerra Mondiale compaiono i primi Radar e i radiolocalizzatori.

Dopo l'ultimo conflitto mondiale ecco le prime applicazioni della mecatronica: negli anni 60, a bordo delle navi militari si mette insieme meccanica, elettronica e sistemi informatici con lo sviluppo di apparecchiature elettromeccaniche e l'introduzione di quelle elettroniche come i primi sistemi di controllo dati e sistemi d'arma con processori; servomeccanismi elettro-idraulici asserviti all'elettronica per il controllo di mezzi di sollevamento. Si diffondono a bordo delle navi mercantili i sistemi per l'automazione, da quelli per il controllo della combustione a quelli per la protezione e il controllo dell'impianto elettrico. Con la diffusione delle turbonavi per il controllo della combustione delle caldaie, si usano sistemi pneumatici delle Ditte Bailey ed Hagan, più affidabili, sfruttando l'esperienza acquisita su navi americane. Vengono però impiegati per il controllo a distanza delle motrici con turbine a vapore impianti elettro-idraulici prodotti dalla General Electric con comando della motrice dal ponte di comando; ne sono un valido esempio sotto l'aspetto propulsivo le turbonavi "Americana" e "Italica" costruite per la Società Italia di Navigazione.

L'automazione negli anni 70 impiega i calcolatori analogici e le unità logiche programmate (ULP) per la gestione dell'automazione degli apparati motore (a due tempi di nuova generazione della Sulzer e MAN a corsa lunga). In quell'epoca viene

perfezionato l'impiego dell'alternatore asse come generatore di energia elettrica. Nelle prime applicazioni il sistema di collegamento al motore, in genere un due tempi a basso numero di giri, avveniva con un dispositivo meccanico per mantenere costante i giri del generatore di corrente (sistema CON-SPEED); in seguito il sistema diventa un generatore coassiale con l'albero portaelica, la corrente viene raddrizzata da un ponte di diodi e quindi un inverter permette la conversione dell'energia elettrica nuovamente in alternata alla frequenza della rete di bordo pur con le variazioni dei giri dell'asse portaelica. Questa macchina impiegata soprattutto sulle navi da carico, permetterà di generare energia elettrica tramite il motore principale potendo in questo modo tener fermi i gruppi elettrogeni ottenendo così un notevole risparmio di combustibile, ed in certe applicazioni con l'ausilio di un giunto elettromagnetico disaccoppiare la linea d'asse e quindi poterlo utilizzare anche in porto. Negli anni 90 le potenze elettriche installate a bordo aumentano notevolmente, con la costruzione delle prime grandi navi da crociera, come la "Carnival Destiny", oltre le centomila TSL (Tonnellate di Stazza Lorde), in servizio nel 1993. La molteplicità dei servizi comporta nuove soluzioni progettuali per poter controllare in tutta sicurezza la potenza elettrica generata e distribuita, secondo le nuove regole della SOLAS (Part D - Electrical Installation) in cui è contemplato il "Safe Return to Port". Non si parla più di motrici principali e gruppi ausiliari generatori di energia ma di centrali elettriche, composte da gruppi elettrogeni a quattro tempi, suddivise in più locali separati con i relativi quadri elettrici per la distribuzione dei servizi. Le tensioni di esercizio passano dalla bassa tensione 440 Volt o 690 alle medie tensioni 3,3 kV, 6,6 kV Volt e in certe applicazioni anche agli 11kV; in questo modo possono diminuire le sezioni dei cavi elettrici. Alla soglia degli anni 2000 cresce la complessità e l'estensione degli impianti, specialmente per le navi da crociera che aumentano ancora di dimensione e stazza. Si parla di nave "all electric" e quindi anche la propulsione è diventata elettrica con motori alimentati da cicloconvertitori che possono arrivare ad oltre 25 MW. Questo significa che il coefficiente di elettrificazione (rapporto tra la potenza elettrica installata e il TSL) è

più che raddoppiato rispetto i valori dei transatlantici anni 70-80. Anche i circuiti ausiliari (eliche di manovra - impianto per il condizionamento dell'aria) e quelli luce diventano più estesi senza contare quelli alberghieri. Basti pensare che sulla "Carnival Destiny" sono stati installati 20 km di tubi al neon. Nelle odierne costruzioni i tubi al neon sono stati sostituiti da LED, comunque diventa sempre più importante proprio per l'estensione delle utenze, la sicurezza di esercizio dell'impianto elettrico sia per le tensioni più elevate ma anche per le correnti che transitano dai quadri elettrici principali. La gestione è svolta dal Power Management che si avvale del contributo essenziale di computers e microprocessori dedicati (Digital Control System). I sistemi di protezione elettrica ai vari livelli bisogna che intervengano rapidamente in caso di guasto e questo comporta il coinvolgimento della "meccatronica". I quadri elettrici principali di ultima generazione hanno i circuiti elettrici interni configurati ad "anello" dal quale dipartono i circuiti di distribuzione con le protezioni secondo gerarchie di intervento. Queste protezioni sono in grado di ridurre il carico elettrico in modo selettivo seguendo un ordine di importanza. Il circuito ad "anello" ha sistemi di protezione "intelligenti" che consentono di realizzare schemi con sezione dell'"anello" sempre attivo. Questo significa che in caso di guasto come può essere un corto circuito, l'intervento delle protezioni, che sono costituite dagli interruttori di linea (Breakers), possano interrompere la corrente di corto circuito agendo solo sulle protezioni immediatamente a monte del guasto lasciando integra la rimanente parte dell'anello. Per ottenere questo risultato le protezioni devono avere carattere "direzionale" e devono essere connesse tra loro da una linea di comunicazione a controllo digitale tramite microprocessori. Altre protezioni si dovranno considerare per il collegamento della rete elettrica della nave ad una sorgente terrestre (cold ironing), questo al fine di limitare l'inquinamento dell'aria e quello acustico quando l'unità è in porto. Per questo tipo di alimentazione occorre predisporre sia in banchina che a bordo speciali apparecchiature per adattare tensioni e frequenze a quelle della nave che riceve energia elettrica dalla rete di terra oppure da una centrale galleggiante.

CAP. UMBERTO MOSCONI

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

ITALIA IN PRIMA FILA NELL'IMPEGNO INTERNAZIONALE CONTRO IL RITORNO DI UN'ANTICA PIAGA

I primi processi in West Africa per fermare la pirateria



La nave cinese "FV Hailufeng", vittima dei pirati

La questione della pirateria rimane irrisolta nei mari di tutto il mondo. I focolai più preoccupanti sono il Sud Est asiatico, la costa somala, il golfo di Guinea e l'America latina. Negli ultimi anni l'emergenza maggiore si è spostata dalla Somalia al delta del fiume Niger, da dove oggi parte il maggior numero di attacchi. La rivista "Report Difesa" ha raccolto in un webinar una serie di testimonianze sulla pirateria e in particolare sull'area del golfo di Guinea, sia da parte di marittimi mercantili sia militari: Luca Sisto e Carlo Cameli per Confitarma, Massimiliano Lauretti per Cincnav (Comando in capo della squadra navale della Marina militare), Dario Castelli comandante della Nave Rizzo della Marina militare, Gianluca D'Agostino della Guardia costiera, Vito Ravo, comandante sulla flotta del gruppo Grimaldi, e Michele Borgiolo di Carbofin.

Luca Sisto ha ricordato come già dal 2005, coi primi attacchi in Somalia, Confitarma avvertì il pericolo di una escalation che rendeva necessario proteggere gli equipaggi "uomini e donne che silenziosamente connettono il mondo", e insieme a loro di proteggere commerci e economia. "Fu subito chiaro - ha detto Sisto - che il rischio sarebbe stato che i grandi vettori evitassero il Mediterraneo, scegliendo di compiere il periplo dell'Africa e raggiungere così il Nord Europa. Da subito ci rendemmo conto che la problematica andava risolta a terra, il che non è ancora avvenuto e infatti non è stata ancora trovata una soluzione, come si può vedere in Somalia, dove il fenomeno è sopito, ma non spento". Un passaggio fondamentale fu l'approvazione della legge 130 del 2011, che ha introdotto la protezione armata a bordo delle navi. Confitarma chiede ancora un passo avanti, perché le norme attuali sono considerate troppo rigide. Una deroga all'uso delle guardie armate a bordo che non hanno superato l'esame di abilitazione a causa delle restrizioni per il Covid è stata recentemente concessa dal governo, ma scadrà nel marzo 2022, data entro la quale secondo gli armatori occorrerà trovare una soluzione più stabile.

La deroga riguarda guardie giurate che abbiano partecipato per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi con relativo attestato rilasciato dal ministero della difesa.

Alla domanda se la pirateria possa essere sconfitta, Carlo Cameli ha risposto che gli strumenti ci sarebbero, come dimostra la Gulf of Guinea declaration, che si rivolge a tutti i soggetti attivi nel settore e sancisce che nessun marittimo debba rischiare il rapimento e la violenza durante il proprio lavoro. Si chiede uno sforzo congiunto degli Stati, sia quelli di bandiera delle navi che transitano nel golfo sia quelli costieri della regione, affinché vengano applicate le leggi in vigore. Cameli segnala però come ci siano resistenze ad applicare la dichiarazione, sia da parte di associazioni come l'Organizzazione delle compagnie petrolifere, Intertanko e Ics, che "hanno cercato di sminuire il valore della dichiarazione", sia da stati costieri come la Nigeria, che sono poco chiari nel loro sforzo: non si vedono risultati tangibili e non c'è trasparenza sulle risorse che effettivamente questo paese sta mettendo in campo: "L'atteggiamento permissivo delle amministrazioni - spiega Cameli - favorisce la pirateria". Opposte le notizie che arrivano da un altro paese dell'area, il Togo, che sembra essere impegnato più seriamente. Un tribunale di questo paese ha processato e condannato nove pirati responsabili del sequestro nel 2019 della petroliera "G. Dona 1": il capo è stato condannato a 15 anni e gli altri membri a 12 anni. "Speriamo - conclude Cameli - sia il principio di un diverso atteggiamento da parte degli Stati costieri nell'accettare la consegna di sospetti arrestati da forze non regionali. Finora la Nigeria non arresta i pirati, ma li spinge a allargare il loro raggio d'azione sempre più lontano".

Il webinar ha poi fatto il punto sull'impegno della Marina militare italiana in quest'area negli ultimi due anni, con le navi "Martinengo" e "Rizzo". Massimiliano Lauretti ha ricordato come già in Somalia dal 2005 l'Italia sia stata

la prima a muoversi con propri mezzi, a cui poi ha seguito un impegno della Nato e attualmente dell'Unione europea con la missione Atalanta. Un impegno congiunto di questo genere non c'è nel golfo di Guinea.

"Da Cincnav a Roma - ha detto Lauretti - eseguiamo il controllo operativo di queste attività di contrasto della pirateria. Il contesto operativo è complesso e lo definiamo Mediterraneo allargato. L'Italia è immersa in questa realtà per i suoi interessi. Ci sono varie sfide in aree di conflittualità in Libia, Yemen, Somalia, Siria che si riflettono sul mare. E ci sono vari fenomeni fra cui quello della pirateria presente in particolare in Corno d'Africa e golfo di Guinea. La Marina interviene nelle aree fondamentali per l'attività marittima da cui l'Italia dipende per gli approvvigionamenti. Aree marittime libere permettono di avere un'economia florida".

Il golfo di Guinea è il sorvegliato speciale: nel 2020, su 135 marittimi rapiti dai pirati nel mondo, 130 erano in quest'area. Pur non essendoci una missione europea, "Nave Rizzo - ha ricordato Lauretti - ha lavorato in coordinamento con navi spagnole, francesi, portoghesi in quell'area", dove "mediamente sono presenti circa 30 mercantili di bandiera italiana ogni giorno". Nave Rizzo è l'unica nave presente adatta a azioni di contrasto alla pirateria. Le altre Marine presenti hanno impiegato mezzi meno efficaci. Il comandante, Dario Castelli, ha raccontato l'ultimo intervento nel 2021: "Missione Gabinia si è svolta dal 14 marzo al 10 giugno. Oltre a andare in alto mare, abbiamo visitato porti rivieraschi perché la presenza nei porti è fattore di deterrenza per i pirati. Abbiamo operato per 115 giorni percorrendo 24mila miglia attraverso 7 paesi, con quasi 200 militari e 2 elicotteri a bordo. Questo assetto ci ha reso l'unica unità navale in grado di offrire contrasto alla pirateria. Risultati: ogni giorno monitorati oltre 100 mercantili, abbiamo concorso al sequestro di 6 tonnellate di cocaina su un cargo, abbiamo adottato videoconferenze come strumento utile per coinvolgere i principali attori rivieraschi, abbiamo svolto 17 eventi formativi e abbiamo ottenuto una riduzione del 50 per cento degli episodi che hanno coinvolto pirati rispetto all'anno precedente".

Michele Borgiolo e Vito Ravo hanno descritto le procedure delle navi commerciali quando si avvicinano a zone a rischio pirateria, gli strumenti informativi che consentono di fare scelte consapevoli e il coordinamento con la centrale operativa della Guardia costiera di Roma e con le navi militari presenti, per allertarle in caso di pericolo. Particolare attenzione viene data dalle compagnie alla formazione dei marittimi.

Infine Gianluca D'Agostino ha illustrato il lavoro dietro le



Confitarma esprime un giudizio molto netto sul fenomeno della pirateria in West Africa: l'atteggiamento permissivo delle autorità sul delta del Niger favorisce la recrudescenza della criminalità; sarebbe problema interamente risolvibile se non ci fossero tanti interessi al mantenimento dello status quo.

Tuttavia negli ultimi giorni sono giunte due buone notizie: l'8 luglio il tribunale del Togo ha processato e condannato 8 pirati responsabili del sequestro della petroliera G Dona 1 battente bandiera del Benin, assaltata in alto mare nel maggio 2019; la Marina militare del Paese è riuscita a sventare il rapimento, arrestando i banditi e trascinandoli davanti al Tribunale per essere processati. Si è trattato del primo episodio mai accaduto, una notizia positiva per gli Stati costieri perché sottolinea l'importanza della cooperazione internazionale e tra marine regionali e per il messaggio chiaro che i pirati possono essere condannati.

Il secondo episodio risale al 28 luglio e riguarda la condanna a 12 anni di reclusione per dieci pirati che hanno dirottato una nave nel Golfo di Guinea nel 2020. Si tratta del secondo processo condotto in base a una nuova legge antipirateria adottata nel 2019 in Nigeria. I criminali sono stati accusati di aver dirottato la nave cinese FV Hailufeng II il 15 maggio 2020. La marina nigeriana era riuscita a intervenire in tempo per salvare i 18 membri dell'equipaggio a bordo. L'Alta Corte Federale di Lagos ha inoltre condannato ciascuno dei pirati, tutti nigeriani, al pagamento della somma di 250.000 naira (circa 520 euro).

quinte della Guardia costiera, che monitora tutte le navi battenti bandiera italiana in giro per il mondo e presta particolare attenzione a quelle nelle aree calde. Inoltre è protagonista delle analisi della security da

cui scaturisce poi la formazione in materia di sicurezza, basata su convenzioni internazionali come la Stcw del 1978. "Già con gli esami di abilitazione per il personale delle nostre unità si mette il primo mattone della

security in mare", ha spiegato D'Agostino. Dal lavoro di analisi vengono anche definiti i livelli di allerta delle diverse aree del mondo, detti Marsec, che vengono poi ratificati dalla Presidenza del consiglio italiana.

PETIZIONE PER LA SICUREZZA IN MEDITERRANEO

Basta sparatorie contro i pescherecci

Federpesca, la Federazione nazionale delle imprese di pesca, ha diffuso una nota per spiegare che aderisce alla petizione sulla piattaforma online change.org lanciata dai Fai-Cisl, Flai-Cgil e Uila Pesca diretta al ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale per chiedere un intervento concreto affinché si possa pervenire alla definizione di un quadro in grado di garantire alla flotta italiana che opera nel Mediterraneo la certezza del diritto all'attività di pesca da svolgere in totale sicurezza. Una soluzione che, spiega ancora la nota - "garantisca in tempi brevi risposte agli operatori del settore e che tuteli il lavoro, la sicurezza e l'identità delle nostre comunità

costiere. A seguito degli episodi delle ultime settimane a danno degli operatori delle imprese di pesca della flotta italiana nel mar Mediterraneo, riteniamo non più procrastinabile una presa di posizione da parte del governo italiano, volta alla tutela della sicurezza e della redditività delle nostre imprese, nel rispetto del diritto marittimo e internazionale". E sono già 20.000 le firme raccolte per la petizione a tutela dei pescatori promossa da Cgil, Cisl e Uila. Il dato è stato reso noto a Mazara del Vallo dai sindacati. La petizione è stata avviata, su tutto il territorio nazionale, lo scorso 18 maggio, dopo l'ennesima sparatoria contro un peschereccio mazarese nel mare

Mediterraneo. "Qualcuno deve dirci oggi se i pescatori possono andare in quelle acque a pesca oppure no. Se nessuno ha voglia di dare risposte, deve cambiare mestiere", ha detto Antonio Piccillo, capo dipartimento pesca Flai Cgil. "L'obiettivo della petizione è quella di dare un messaggio chiaro ai ministri Patuanelli e Di Maio affinché si impegno più decisamente, attraverso le vie diplomatiche, a risolvere la questione con la Libia", ha osservato Patrizio Giorni, segretario nazionale Fai Cisl. "Quanto vale in questo Paese - ha affermato Enrica Mammucari, segretaria Uila pesca - la vita di chi lavorando rischia il mare? lo, purtroppo, la risposta ce l'ho: vale pochissimo".

PROGRAMMA "SEABED 2030"

Mappatura fondali oceanici

Un grande progetto internazionale lanciato nel 2017 da Nippon Foundation of Japan e General Bathymetric Chart of the Oceans si pone l'obiettivo di produrre entro il 2023 una mappa completa dei fondali oceanici; l'iniziativa si chiama Seabed 2030 ed è stata promossa dall'International Hydrographic Organization (Iho) e dalla Intergovernmental Oceanographic Commission (Ioc) dell'Unesco, sostenuta anche da Bimco, che esorta l'industria dello shipping a collaborare.

Nonostante molti anni di sforzi, è stato mappato meno del 20% dei fondali marini oceanici; conoscere la profondità e la morfologia del mare è essenziale per la compren-

sione della circolazione oceanica, delle maree, dei processi di trasporto dei sedimenti e dei cambiamenti ambientali. Bimco ha sottolineato che tali rilevamenti sono importanti anche dal punto di vista dell'industria marittima, per la costruzione e la manutenzione di infrastrutture, per il tracciato di condotte e cavi sottomarini nonché per il traffico e la navigazione marittima.

Il programma è incentrato sulla mappatura del 93% degli oceani con profondità dei fondali superiore a 200 metri, lasciando alle agenzie idrografiche nazionali il compito dei rilievi batimetrici nelle acque più vicine alle coste.

Segnaliamo come l'Istituto Idrografico della Marina militare (Iim)

italiana, organo cartografico dello Stato, responsabile del servizio idrografico nazionale e della produzione di tutta la documentazione nautica ufficiale relativa ai mari italiani, ha rinnovato la propria piattaforma digitale e-commerce, che permetterà, attraverso una procedura semplificata, l'acquisto della cartografia ufficiale nonché la possibilità di approfondire le principali attività dell'Istituto. Tra le altre novità l'Interactive Sailing Map, punto di forza della piattaforma, ovvero una sorta di navigatore nautico ottimizzato su Google Maps che permetterà agli utenti di tracciare la rotta desiderata e di verificare istantaneamente la relativa cartografia.



C.M.A.

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