

# VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

## LA TORRE-PILOTI DISTRUTTA DA UNA PORTACONTAINER A GENOVA

### Un grande porto così vulnerabile

La Giustizia è tanto, ma non tutto, almeno quella penale. Non basta quindi il solito *mantra* dell'inchiesta in corso, per rinviare a tempi di un lontano futuro il tentativo, doveroso, di capire com'è stato possibile l'inverosimile, ossia il crollo della torre-piloti del porto di Genova. Una sciagura dai costi umani così pesanti - nove vite spezzate - e una ferita così profonda al prestigio della capitale marittima, richiede un approfondimento e un chiarimento di responsabilità, non solo giudiziarie, che difficilmente il processo arriverà a mettere in luce.

Sarebbe miope o peggio, in un dibattito più ampio quale un simile disastro impone, restringere l'attenzione unicamente sugli ipotetici errori o guasti tecnici, imperizie o incertezze riguardanti la fatale manovra notturna della *Jolly Nero*, effettuata come sempre con l'assistenza dei rimorchiatori. Se ci saranno, come appare verosimile, queste colpe saranno sanzionate dalla magistratura. Ma come ignorare il resto, il contesto, lo sfondo anche culturale che ha avuto una sua parte nel propiziare l'accaduto?

A cominciare dalla sconsiderata collocazione della torre stessa: la suggestiva linea, sospesa nello spazio verticale, di quell'esile stelo di vetro-cemento dalla corolla pesante (col vento gli ascensori venivano bloccati), nascondeva la sua fragilità alla base: l'handicap di sorgere a filo

della banchina, quindi di essere esposto ad altissimo rischio di collisione. Nulla hanno insegnato i frequenti urti delle navi in manovra contro gli accosti, tanto che i pontili devono ricorrere sovente a lavori di consolidamento, né ha indotto a qualche prudente ripensamento l'antica torretta-piloti, costruita a debita distanza dal mare. Come nulla ha detto lo storico simbolo della Lanterna, che da secoli sorge ben al riparo, su un promontorio. (segue a pag. 2)



La torre Piloti nel porto di Genova, come si presentava dal mare: dal 1997 controllava il traffico portuale, dai suoi 50 metri di altezza

## L'ASSEMBLEA DEI COMANDANTI EUROPEI A NANTES

### Ship's Masters laureati via francese per uscire dalla crisi

Crisi occupazionale dei marittimi in tutta Europa, carenza di opportunità per i giovani a bordo delle navi battenti bandiere europee e difficoltà nell'avanzamento di carriera: suggerimenti concreti per affrontare un declino annunciato.

Impatto della Maritime Labour Convention 2006 sul ruolo e responsabilità dei comandanti di tutto il mondo: diritti ma anche regole più stringenti per tutti.

Rimedi anti-pirateria e armi a

bordo: da accettare con cautela, purché l'ultima parola spetti sempre al comandante.

Proposte per evitare l'eccessivo affaticamento degli Ufficiali: pericoloso il ritmo di sei ore di lavoro e sei di riposo, bene l'alternanza di quattro ore lavorative e otto di pausa (che poi, di pausa totale non sono mai).

Sono questi in sintesi i temi al centro del dibattito svoltosi a Nantes, il 10 e 11 maggio scorsi, alla 18ma Assemblea generale del Cesma (*Confederation of European Shipmasters Association*). Qui i Comandanti europei hanno affrontato le emergenze legate alla professione marittima con la consueta praticità, cercando soluzioni concrete: al termine del convegno sono state approvate alcune risoluzioni per sensibilizzare le istituzioni preposte alla politica marittima (Commissione Europea, IMO, EMSA, ma anche governi degli Stati di bandiera).

I lavori sono stati ospitati dalla bella città francese dalle ricche tradizioni marinare, presso l'edificio *Maison de la mer*, ossia la vecchia Capitaneria di porto sulla Loira, oggi riadattata e destinata ad accogliere associazioni, manifestazioni ed eventi culturali legati al mare. Invitati dalle Associazioni dei capitani francesi AFCAN e ACOMM 95, i Comandanti sono stati accolti dall'Autorità Marittima locale, che ha descritto il sistema portuale (segue a pag. 8)

(a pagina 12 il report sull'assemblea)

## LETTERA APERTA DEL COLLEGIO CAPITANI AL MINISTRO DEI TRASPORTI

### Mettere fine alle speculazioni sul futuro degli allievi ufficiali

All'on. Maurizio Lupi, ministro Infrastrutture e Trasporti

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. rappresenta gran parte degli Ufficiali della Marina Mercantile Italiana. L'Associazione esiste dal 1946 e si prende cura della dignità e del prestigio professionale dei soci, assicura il titolo professionale marittimo, si occupa dell'elevazione morale e crescita culturale di una categoria che purtroppo in Italia sprofonda sempre più nel silenzio.

La nostra Associazione intende sottoporre alla Sua attenzione

la viva preoccupazione esistente nell'ambiente marittimo per un contrasto inconciliabile che rende di fatto impossibile l'accesso alla carriera del mare per molti giovani.

Oggi si fa un gran parlare di formazione e opportunità di lavoro per i ragazzi ma, nel caso degli allievi ufficiali, assistiamo a un'inquietante contraddizione: coloro che escono dagli Istituti Tecnici Trasporti e Logistica sono pronti a entrare nel mondo del lavoro, tuttavia esiste uno sbarramento che impedisce loro

l'imbarco. Dunque investiamo per formare i nostri ragazzi e poi non gli consentiamo di mettere a frutto la loro preparazione? È proprio così, ed è la stessa Legge italiana ad avere creato i presupposti di una incompatibilità che rischia di fare scomparire un'intera categoria di professionisti dal nostro Paese.

Ci riferiamo al decreto legge 30 dicembre 1997, n.457 ("Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione") che ha istituito il registro inter-

nazionale e al decreto del 23 giugno 2005 che, con successive modifiche, ha introdotto il regime fiscale della *tonnage tax* per le imprese marittime.

Questo modello a nostro parere non funziona più, perché nonostante abbia previsto sgravi e facilitazioni per gli armatori, che in 10 anni hanno infatti raddoppiato la flotta, non impone effettivamente loro alcun obbligo nei confronti dei marittimi italiani, in particolare degli Allievi, ovvero (segue a pag. 5)

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M.

### Statistiche e bluff sulla gente di mare

Non si possono conoscere i numeri dei marittimi che lavorano su navi battenti bandiera italiana. Da anni non esistono dati ufficiali sull'occupazione a bordo.

Non si può sapere nemmeno la cifra globale dei ragazzi diplomati ai Nautici italiani. Il ministero dell'Istruzione non fornisce tali numeri: potrebbe riferire solamente i dati dei ragazzi che in Italia frequentano l'ultima classe...

A chi giova?

Comunicati stampa diffusi da organismi vicini ad alcuni armatori, ancora un anno fa, annunciavano: in Italia mancano all'appello 12.000 ufficiali! Da non crederci; ma alla nostra telefonata se tutto fosse vero, facevano marcia indietro: sì, forse occorre togliere uno zero...

Perché un lavoro come quello dei marittimi, prescritto da normative internazionali fin nei minimi dettagli, non può rispondere a numeri certi? Perché non si può sapere quanti sono i lavoratori del mare e chiunque può sparare cifre iperboliche, senza avere paura di cadere nel ridicolo?

B.A.

### NAVE-STADIO PER I MONDIALI



Ai Mondiali di calcio del 2022 le partite saranno disputate a bordo? Gli sceicchi del Qatar, primo Paese arabo ad ospitare la competizione, sembra che guardino con favore a questa soluzione. La costruzione di 12 impianti sportivi previsti incontra troppe difficoltà e polemiche: le temperature proibitive del piccolo emirato, gli scarsi collegamenti logistici sul territorio, persino le critiche sulle modalità di arruolamento degli operai edili... Le navi-stadio proposte dagli ingegneri coreani del gruppo *Stx* risolverebbero i problemi: costruite altrove, riciclabili come navi da crociera con partite annesse e divertimento dei fans assicurato. Esiste anche una versione diversa da quella della foto: un maxi-catamarano smontabile, con due navi laterali che spingono uno stadio quadrato, chiuso.

### Angrisano a capo della Guardia Costiera



L'ammiraglio ispettore Felicio Angrisano, già comandante del porto di Genova e direttore marittimo della Liguria, è il nuovo Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.

La cerimonia del passaggio di consegne tra l'ammiraglio ispettore Pierluigi Cacioppo e Angrisano è avvenuta il 30 maggio scorso nel porto di Civitavecchia, sul piazzale di Forte Michelangelo.

Erano presenti il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi, il ministro dell'Ambiente del Territorio e del Mare Andrea Orlando, il sottosegretario alla Difesa Roberta Pinotti e il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di Squadra Giuseppe De Giorgi.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. saluta il comandante uscente Pierluigi Cacioppo, ringraziandolo per l'opera svolta a capo della Guardia Costiera e augura al nuovo comandante generale di proseguire sulla rotta intrapresa. Siamo sicuri che la professionalità e la carica umana del comandante Angrisano saprà condurre la Guardia Costiera nel rispetto dei valori della nostra marineria, mettendone in risalto le grandi potenzialità.

## La benedizione del mare per S. Francesco da Paola

Il 5 maggio scorso è stato celebrato a Genova San Francesco da Paola, il patrono dei naviganti. La cerimonia, molto sentita a Genova, si rinnova dal 1943 e vi partecipano società di navigazione, marittimi e associazioni legate allo shipping, tra cui anche il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., parte attiva nell'organizzazione.

Secondo la tradizione, la mattina è stata officiata la Messa, presso il Santuario dei marinai, sulle alture di Genova. Quest'anno ha partecipato alla funzione il cardinale Antonio Maria Vegliò, presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti; hanno concelebrato Massimo Franzi, presidente della Stella Maris e il diacono Renato Causa.

Una grande folla ha seguito il rito, presenti l'ammiraglio Felicio Angrisano (ora comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto) e l'attuale nuovo comandante della Direzione marittima di Genova, ammiraglio Vincenzo Melone.

Nel pomeriggio le celebrazioni sono proseguite presso il Porto Antico, dove è avvenuta la benedizione del porto e della città; la statua del Santo è stata caricata su una motovedetta della Guardia Costiera; al rientro sono state consegnate targhe di riconoscimento al presidente dell'Accademia Marina Mercantile Eugenio Massolo e alla prof.ssa del Nautico "San Giorgio" Teresa Procopio.

## Responsabile nazionale per la security l'ammiraglio Galatolo



Il Consiglio di Presidenza del Collegio Nazionale Capitani L. C. e M. ha nominato "Responsabile Nazionale per tutte le tematiche relative alla security", con delega a rappresentare la nostra associazione nelle sedi istituzionali e non, il contrammiraglio Giovanni Galatolo, già comandante della centrale operativa nazionale delle Capitanerie di porto.

Il nome Galatolo è conosciuto da tempo presso il Collegio: il padre del nostro nuovo rappresentante, che si chiamava Gioacchino, è stato tra i promotori del compartimento siciliano. *Ricordo* - racconta con una punta di orgoglio Giovanni Galatolo - il giornale "Vita e Mare", edito dal Collegio, in casa nostra, fin da bambino!

Esperto anti-pirateria, convinto che gli equipaggi bene addestrati siano sufficienti a respingere la maggiore parte degli attacchi dei pirati in alto mare, Giovanni Galatolo ha presentato un metodo di formazione ispirato alle *Best Maritime Practices*, dove non sono consigliati uomini armati a bordo.

Su *Vita e Mare* (numero 7-8 del 2012) abbiamo descritto il suo Metodo, che punta a fornire un'adeguata preparazione ai marittimi, anche dal punto di vista psicologico, per non cadere nel panico in caso di emergenza.

Il progetto è perfettamente in linea col pensiero del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. e con esso il CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations), che non hanno mai creduto fino in fondo nel potere risolutivo delle armi.

## Giovani a lezione di noli marittimi



Il 30 aprile scorso, nella Sala Porto Antico, presso la Capitaneria di porto a Genova, si è svolta una lezione di grande interesse formativo, aperta agli studenti dell'Istituto Nautico, sul tema *Il noleggio marittimo - Figure principali del mercato dei noli*.

La conferenza è stata organizzata da EFAL-Liguria, grazie al responsabile Formazione cap. Angelo Storaci (socio del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - Compartimento di Genova).

Il relatore Massimo Granieri di Banchemo & Costa, ha spiegato di fronte a una sala colma di giovani attenti il ruolo dei principali attori nel mercato dei noli, descrivendo i diversi tipi di contratti di noleggio della nave e gli elementi che compongono un calcolo di nolo.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. - ha detto il consigliere Gianni Patrocchi che ha seguito con interesse la conferenza - *plaudere a iniziative di questo genere, che avvicinano i giovani alle esperienze lavorative e favoriscono lo scambio tra il mondo della scuola e quello esterno.*

## Nuovo comandante della Capitaneria nel porto di Genova



Cambio al vertice della Direzione marittima della Liguria - Capitaneria di porto di Genova: l'ammiraglio

Vincenzo Melone è succeduto all'ammiraglio Felicio Angrisano (assunto al ruolo di Comandante generale della Guardia costiera).

*Il comando di Genova è l'incarico per eccellenza - ha detto Melone - e lo assumo cercando di mettere a disposizione degli altri tutta la buona volontà e i migliori sentimenti per un approccio equilibrato ai diversi problemi.*

Nei primi giorni dedicati al passaggio delle consegne il nuovo comandante ha avuto modo di conoscere le potenzialità e le problematiche dello scalo genovese: *Ho saputo - ha sottolineato - di una variante al piano regolatore, uno spostamento della diga e di riempimenti, intermodalità e viabilità. Tutti argomenti che richiedono necessari approfondimenti.*

Per Vincenzo Melone, già Capo del I Reparto Personale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, quindi Vice Comandante Generale, la priorità è quella di andare incontro agli interessi della gente che lavora in mare e per il mare, quindi cercare di essere utili agli altri.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. porge il benvenuto e augura buon lavoro al nuovo comandante Melone.

## DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA

### Un grande porto così vulnerabile

Ma il buon senso antico, compreso quello marinaro, oggi viene citato con tono ironico. Solo la superficialità di questo tempo, definito non a caso dell'immagine, può spiegare gaffes così macrospiche come la scelta ad effetto di quel sito per la torre della tragedia. E una volta che criteri prudenziali, capacità di prevenire, rigore nella messa in sicurezza, vengono accantonati come ferri vecchi, c'è spazio anche per un preoccupante deficit sia di competenze, sia di iniziativa.

Che dire delle ripetute esternazioni ufficiali, al TgUno, secondo cui "quella nave non doveva essere lì", quasi fosse fuori rotta? In realtà, le portaceneri dal bacino di Sampierdarena vanno da sempre a marcia indietro fino al porto vecchio per ruotare su se stesse e mettere la prua verso il mare aperto. La manovra si è complicata da quando i lavori a calata Bettolo costringono questi scafi giganteschi a percorrere all'indietro tutto il canale di calma per poter invertire la direzione di marcia, con una manovra che ha portato a sfiorare centinaia di volte la torre-piloti. Tutto questo perché, anche se nessuno lo dice volentieri, per le navi più grosse a Genova è in funzione solo un'imboccatura portuale su due: quella di levante, mentre il varco di ponente è assai limitato da due ostacoli: il cono d'ombra riservato agli aerei in atterraggio da levante a ponente, e i bassi fondali dovuti all'accumularsi della "loppa", fin dai tempi dell'Italsider poi Ilva.

## ALL'ENTE RADAR DI GENOVA

# Corso al simulatore per 120 studenti



Alcuni ragazzi delle classi quinte ITN "San Giorgio", insieme al prof. Armando Scarso e al direttore dell'Ente Radar com.te Giorgio Pitacco (a destra)

L'Ente Radar, dal 1962 principale centro nazionale di addestramento per i marittimi, l'anno scorso ha rischiato la chiusura, arrivando sull'orlo del fallimento. Ora è stata fondata la società che dovrebbe riportarlo in piena attività, grazie alla Fondazione Accademia Italiana della marina Mercantile, cui si è aggiunto l'Istituto Nautico San Giorgio e il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. La domanda di partecipazione da parte della nostra Associazione dovrebbe essere accettata ufficialmente a giorni.

In attesa delle certificazioni ministeriali per ripartire a pie-

no ritmo, l'Ente ha mantenuto alcune mansioni, come quella della pratica al simulatore del Nautico: dal 27 marzo al 30 maggio 2013 si sono alternati circa 120 studenti delle classi quinte dell'Istituto San Giorgio, arrivati da Genova e Camogli.

Il corso al simulatore (tutti gli insegnamenti presso l'Ente Radar sono certificati dal RINA) è stato fortemente voluto dal dirigente scolastico Wladimiro Iozzi, che ha incontrato il favore del com.te Giorgio Pitacco, direttore dell'Ente Radar. Affiancato da uno dei professori della scuola, Pitacco ha seguito i ragazzi al

simulatore: in tutto 8 ore, divise in 4 giorni di lezione, in cui si insegna ad eseguire le manovre, come in plancia di comando.

*Al termine dell'esercitazione - racconta Pitacco - è stato consegnato a ogni studente un questionario, su cui segnare le proprie impressioni: i giudizi dei ragazzi sono sempre stati positivi e ne è risultato che la maggior parte avrebbe gradito proseguire le lezioni. Anche questo successo dimostra come l'investimento nell'addestramento sia fondamentale, a conferma che, se fatto con serietà, può dare ottimi frutti.*

## SIMBOLICO GESTO DEL LEON PANCALDO

### Un modello di brigantino in dono alla Capitaneria



La cerimonia di consegna del modello di imbarcazione, presso la Capitaneria di Porto di Savona

Il 7 giugno scorso, presso la Capitaneria di porto di Savona, si è svolta la cerimonia di consegna, da parte dell'Istituto Ferraris-Pancaldo di un modello di veliero brigantino a palo lungo quattro e alto tre metri, da conservare nell'atrio della sede della Capitaneria.

Capofila dell'iniziativa Francesco Ottonello, delegato di Savona per il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., oltre che presidente dell'Associazione Amici del Nautico.

*Il modello - ha spiegato Ottonello - apparteneva alla scuola e abbiamo lavorato un anno per restaurarlo; abbiamo quindi pensato di donarlo alla Capitaneria di Savona, in segno di gratitudine. In questi anni infatti, complice il comandante Enrico Moretti e il dirigente scolastico Alessandro Gozzi, è stato firmato un protocollo d'intesa: la Capitaneria ha affiancato l'Istituto, aprendo le porte ai ragazzi con percorsi di alternanza scuola-lavoro e di orientamento professionale.*

Proprio il giorno della consegna del brigantino, si è conclusa in Capitaneria la positiva esperienza dei ragazzi delle IV classi del Nautico: 44 studenti che hanno frequentato gli uffici da febbraio a maggio.

Sono intervenuti alla cerimonia di consegna Alessandro Gozzi, dirigente scolastico dell'Istituto Ferraris-Pancaldo, Geraldina Basilicata prefetto di Savona, il com.te Enrico Moretti della Capitaneria, il direttore generale della Camera di Commercio Luca Medini.

Il consigliere Roberto Penna ha presenziato alla manifestazione, esprimendo tutto l'appoggio del Collegio per l'iniziativa e l'entusiasmo del nuovo delegato di Savona.

## Napoli vince la sua America's Cup



Il vero trionfatore dell'America's Cup a Napoli? Il pubblico: oltre il milione le presenze, 100.000 persone assiegate alla cerimonia di premiazione, per acclamare i migliori velisti del mondo. È stato l'equipaggio di *Luna Rossa*, vincitore della tappa partenopea, a premiare i Napoletani, gettando al pubblico le medaglie vinte. È la prima volta nella storia di questa Regata che la tappa torna per la seconda volta di seguito in una città italiana. Il calore e l'entusiasmo della città hanno colpito anche gli organizzatori d'Oltreoceano: *È stato uno spettacolo fantastico, in 30 anni di Coppa America, Napoli è stata la migliore esperienza che abbiamo mai fatto!*

## FONDATAI AI TEMPI DEI BORBONE FORMÒ GENERAZIONI DI CAPITANI

# Buon 180° compleanno al gran Nautico di Procida

L'Istituto Nautico "Francesco Caracciolo" di Procida ha festeggiato il 180° compleanno. Fu istituito

con Reale rescritto di Ferdinando II di Borbone del 6 aprile 1833. L'Istituto Nautico fu tutto per i Procidani di cui rappresentò "la piccola università", come sottolineato nei titoli del giornale isolano "Procida Oggi". Presso il "Francesco Caracciolo" si sono formate generazioni di marinai che hanno portato lustro alla nostra isola, su tutti mari del mondo e sotto tutte le bandiere.

La preside (continuo a chiamarla così) Maria Salette Longobardo ha voluto celebrare degnamente la ricorrenza: l'11 maggio scorso, nell'ambito dei festeggiamenti per i 180 anni della fondazione del "Regio Istituto Nautico" di Procida, è apparso necessario creare un momento di confronto mettendo a fattore comune risorse e competenze del settore istruzione, di Confitarma, nonché delle rappresentanze istituzionali dell'isola. Il convegno dal titolo "L'istruzione nautica e lo sviluppo dell'economia del mare" ha proposto argomenti chiave della *blue economy*, della sicurezza e dello sviluppo sostenibile, allo scopo di richiamare l'attenzione sulle innovazioni del cluster marittimo non solo in termini di investimenti e produttività, ma soprattutto in termini di formazione e risorse umane.

La giornata è iniziata con l'apposizione di una targa commemorativa presso l'Aula Magna dell'Istituto intitolata ad un illustre procidano, il professor Giuseppe Imbò, vulcanologo di fama internazionale. Il coordinatore del Convegno, il mitico prof. Domenico Ambrosino, già professore presso l'Istituto: nell'Aula Magna colma di rappresentanti delle Istituzioni

e studenti, ha voluto subito rimarcare la presenza dell'armatore Peppino D'Amato, decano degli armatori napoletani dopo il dottor Ugo Grimaldi.

È intervenuto il prof. Ugo Bouché, dirigente ufficio scolastico della Regione Campania, poi il sindaco di Procida Vincenzo Capezzuto, quindi l'Assemblea ha osservato un minuto di silenzio in memoria della tragedia del porto di Genova, avvenuta il 7 maggio scorso.

L'armatore Peppino D'Amato in un breve ed appassionato intervento ha ricordato i tanti Procidani imbarcati sulle sue navi; ha rievocato il comportamento lineare e dignitoso di questi marinai in occasione dell'episodio di pirateria contro la sua nave, ringraziandoli pubblicamente. D'Amato ha evidenziato che la flotta napoletana costituisce il 50% di quella nazionale, composta per la maggior parte di navi nuove. Ha promesso che

si adopererà per risolvere il problema dell'imbarco degli allievi ufficiali a bordo ed ha esortato i ragazzi a scegliere la via del mare anche perché la flotta italiana soffre la mancanza di ufficiali.

Il dott. Luca Sisto (Confitarma) presidente vicario dell'Istituto Italiano di Navigazione ha commentato le immagini durante la proiezione di un breve filmato sui 100 anni di Confitarma.

La dott.ssa Lella Salvemini, ricercatrice a Napoli dell'ISTITUTO DI STUDI SULLA SOCIETÀ DEL MEDITERRANEO del CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) ha tracciato una storia dell'istruzione nautica in Italia..

Ultimo intervento del sottoscritto, invitato quale decano diplomato Allievo aspirante macchinista nel 1947, con il tema "I giovani ed il mare alla ricerca delle motivazioni. Una esperienza di vita". Dopo aver trattato la mia esperienza di navigante e di responsabile delle attività delle navi e dei mezzi navali oceanografici del CNR, ho ricordato come, grazie alle competenze acquisite in mare, si possa accedere a diversi lavori a terra. I periodi di imbarco rappresenterebbero "crediti occupazionali" in settori come agenzie marittime, servizi tecnici-nautici, imprese portuali, nella pubblica amministrazione legate al mare, salvaguardia ambientale marina, libere professioni nel settore diporto, cantieri, turismo, alberghiero.

Tra gli sponsor della giornata: il Pio Monte dei Marinai, la società Cosulich, il Circolo Capitani LC & DM. Alla manifestazione sono intervenuti il vice presidente del Compartimento del Collegio Capitani di Napoli, cap. Aniello Zecolella ed il consigliere cap. Michele Riccio. **SALVATORE SCOTTO DI SANTILLO**

## Il nuovo capo ormeggiatore eletto a Napoli



È stato eletto il nuovo Capo ormeggiatore del porto di Napoli: è il cap. Mario Esposito, che avrà mandato per il triennio 2013-2016. Il Collegio Capitani Compartimento di Napoli augura al neo eletto proficuo lavoro e saluta con affetto e simpatia il cap. Antonio Di Bernardo, Capo ormeggiatore uscente.

## CONVEGNO ALL'ISTITUTO ITALIANO DELLA NAVIGAZIONE DI NAPOLI

# Contrastare la pirateria a difesa del Mediterraneo

Il fenomeno della pirateria marittima in Somalia e Guinea sembra lontano, almeno geograficamente, ma gli effetti colpiscono economicamente l'Italia, in maniera molto diretta. L'allarme è stato lanciato nel corso del convegno "La pirateria marittima minaccia i Paesi del Mediterraneo. Istituzioni e industria: la forza di una strategia di contrasto comune", organizzato a Napoli l'11 giugno scorso dall'Istituto Italiano di Navigazione (I.I.N.) e dalla Camera di Commercio.

Questa piaga - ha detto durante l'incontro Giuseppe De Giorgi, Capo di Stato maggiore della Marina - è gravissima e può avere potenziali impatti sulla nostra economia: basti pensare che all'insorgere di questo fenomeno il 16% delle navi che fino a poco tempo fa attraversavano il Mediterraneo preferiscono oggi circumnavigare l'Africa ed attraccare direttamente nei porti del Nord Europa anziché nei nostri. I risultati delle missioni *Atalanta* e *Ocean Shield* - ha aggiunto De Giorgi - e delle iniziative nazionali come i *Nuclei Militari di Protezione* sono positivi: non ci sono stati infatti più sequestri di navi italiane e anche i tentativi di attacco sono diminuiti. Ma non bisogna illudersi né abbassare la guardia, anche perché si sono profilate nuove zone a rischio, nell'Africa occidentale, Mozambico e Guinea.

Il magistrato Giandomenico Lepore, ex procuratore capo di Napoli, ha illustrato un'altra criticità nella lotta alla pirateria: la vaghezza del reato, dell'accusa e del processo. In un contesto globale e dinamico, questo fenomeno andrebbe ridefinito



L'Amm. di Squadra Giuseppe De Giorgi (Capo di Stato Maggiore della Marina Militare)

pensando ai legami dei pirati con le organizzazioni criminali mondiali terroristiche. Lepore ha ricordato che restano dei nodi da risolvere sull'utilizzo di personale militare e di navi militari, questioni da affrontare in un dialogo tra il mondo marittimo e il sistema legislativo del nostro Paese.

L'Istituto Italiano di Navigazione ha voluto sottolineare l'importanza di monitorare l'attuale evoluzione della pirateria, proponendo di avviare un Osservatorio sulla pirateria marittima per il Mediterraneo. Una proposta - ha dichiarato Luca Sisto, rappresentante di Confitarma e presidente vicario dell'IIN - che poggia sulle specifiche competenze delle componenti iscritte e attive nel nostro Istituto: armatori, equipaggi, Marina Militare, ministero degli Esteri, ministero dei Trasporti, Guardia Costiera, industrie del settore della difesa nazionale, giuristi ed economisti dei trasporti dei principali poli universitari nazionali specializzati.

All'appuntamento ha partecipato l'armatore Giuseppe

D'Amato, che ha ricordato le lacune della nostra legislazione in fatto di difesa delle navi dai pirati: difficile l'applicazione che andrebbe migliorata e semplificata. Umberto Masucci, Presidente dell'*International Propeller Clubs* italiano, ha fornito all'uditorio alcuni dati interessanti: il 20% del traffico mondiale passa per il nostro mare, contro il 5% da Panama; il mercato verso cui guardare è il Nord Africa e non solo la Cina, essendo gli scambi verso le coste africane in forte crescita. I costi della pirateria riguardanti il 2011 sono stimati in 7 miliardi di dollari; la sfida alla competitività futura è mantenere i passaggi attraverso il Canale di Suez: se le navi decidessero per la rotta lunga, circumnavigando l'Africa, i porti del Nord Europa non subirebbero conseguenze, anzi, a differenza del Mediterraneo che sarebbe spacciato.

Il comandante Antonio D'Agostino ha seguito il convegno, a nome del Collegio Capitani - Compartimento di Napoli.

## INIZIATIVA DELLA GUARDIA COSTIERA DI NAPOLI

# Il rispetto per il mare si impara già a scuola



A scuola si può imparare anche il rispetto per il mare e per le buone regole che portano alla cultura della legalità: gli uomini della Direzione marittima partenopea hanno cercato di trasmettere questi valori ai più giovani, organizzando, a partire dallo scorso mese di marzo, una serie di incontri con gli alunni delle scuole elementari e superiori, a Napoli e Provincia. Quasi 400 studenti hanno già partecipato alle lezioni di mare: in cattedra il personale della Guardia Costiera. Così ha funzionato l'intesa tra la Direzione

marittima della Campania e l'Ufficio Scolastico regionale, allo scopo di avvicinare gli studenti all'ambiente marino, aiutandoli a viverlo in maniera rispettosa. Il progetto educativo per ora si è concluso con il termine dell'anno scolastico, ma riprenderà il prossimo autunno.

Gli incontri sono iniziati con le scuole elementari di Scampia, sono proseguiti con gli Istituti di ogni ordine e grado: 25 in tutto le scuole visitate dalla Guardia Costiera. Le lezioni sono state modulate a seconda dell'età dell'uditorio:

ai bambini sono state impartite regole di base, preferibilmente informazioni sulla sicurezza della balneazione; ai ragazzi più grandi sono state aggiunte nozioni di vario tipo, tra cui le prospettive di lavoro sul mare.

Alcune scolaresche sono state invitate nella sede della Direzione marittima partenopea, dove hanno potuto conoscere la sede operativa: così gli alunni della Scuola primaria "S. Mauro" di Casoria (nella foto), che al termine dell'incontro sono saliti per una visita sulla motovedetta.

UN LIBRO SCOMODO SCRITTO A QUATTRO MANI METTE A FUOCO RETROSCENA POCO TRATTATI DALL'INFORMAZIONE

# Non c'è una sola verità sulla Costa Concordia

**Costa Concordia - L'altro volto della verità**  
Edizioni Ets - Arca Libri  
Pagine: 96, 12 euro  
In libreria dal 15 aprile e sul sito [www.edizioniets.com](http://www.edizioniets.com)

Cosa ci fanno insieme un economista, un giornalista, un ingegnere e un filosofo? Perché scrivono assieme un libro su un grande fatto di attualità? Qual'è il filo conduttore che li lega ad uno degli eventi più tragici della storia della marina mercantile: il naufragio della Costa Concordia?

Iacopo Cavallini, Alessandro Gaeta, Bruno Neri e Alfonso M. Iacono ognuno dal proprio punto di vista analizzano e vivisezionano le indagini e la fenomenologia di un naufragio che ha interessato tutto il mondo e per il quale, poco dopo i fatti, i media avevano emesso la loro sentenza, inculcando nell'opinione pubblica un ritornello che come un disco rotto si è fissato nella memoria collettiva: "Fu-tutta-col-pa-di-Schet-tino". Partendo da questo assunto che a gennaio del 2012 appariva indiscutibile, gli autori di "Costa Concordia - L'altro volto della verità" mettendo insieme competenze e chiavi di lettura diverse propongono al lettore innanzitutto una contestualizzazione dell'evento nell'ambito di un mercato crocieristico che fattura circa trenta miliardi di euro all'anno e una rilettura delle indagini della Procura di Grosseto che concentrandosi in maniera quasi ossessiva sulle responsabilità del comandante Schettino (che avrà anche le sue colpe) hanno di fatto consentito alla Costa Crociere, e cioè all'armatore della nave e all'organizzatore di tutto ciò che avveniva a bordo, di tenersi lontano dai riflettori. E questo

grazie anche alla distrazione dei grandi media italiani che sulla vicenda non hanno svolto alcuna contro-inchiesta.

E così dalla lettura dei quattro contributi che gli autori hanno scritto sul naufragio all'Isola del Giglio (e che possono essere letti in maniera indipendente e nell'ordine preferito) emergono fatti e riflessioni tanto inedite quanto inaspettate. Si scopre che il tragico evento non ha inciso sui conti della Costa Crociere e che gli utenti continuano a considerare più che sicure le sue navi, nonostante il naufragio abbia fatto emergere una serie di malfunzionamenti a bordo della Costa Concordia. Si scopre che i naufraghi, per affrontare il processo, avrebbero dovuto sborsare circa 30.000 euro a testa per diritti di cancelleria. Si scopre che alcuni consulenti tecnici di parte non solo hanno lavorato gratuitamente in difesa dei naufraghi ma che, se non avessero avuto il sostegno economico del Codacons, non avrebbero potuto visionare da vicino lo squarcio, prendere le coordinate esatte della posizione della nave, né realizzare foto subacquee del relitto. Si scopre, inoltre, ma questa purtroppo è una conferma, che giornali e televisioni sono in Italia sotto libertà condizionata quando entrano in gioco interessi miliardari, come capita col mercato delle crociere. Si finisce infine col prendere coscienza del paradosso secondo il quale se tutta questa vicenda dovesse concludersi con un definitivo "Fu-tut-ta-col-pa-di-Schet-tino", allora questo significherebbe che la vita di quattromila persone è nelle mani di uno solo e che non ci sono rimedi alla sua incoscienza, imperizia, leggerezza visto che solo da lui tutto dipende.

Se la lettura di questo libro riuscirà a suscitare qualche dubbio sulla completezza delle ricostruzioni dell'evento veicolate dai media, allora la fatica degli autori sarà ampiamente ripagata.



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

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.federazionedelmare.it](http://www.federazionedelmare.it)

Aderente a



European Network of Maritime Clusters

## DOPO IL NAUFRAGIO AL GIGLIO

# A Grosseto forum sui rischi della navigazione costiera

Un *Forum* (il XXXIV) per capire e prevenire i rischi sul mare e le conseguenze per le popolazioni rivierasche. Dopo il naufragio della *Costa Concordia*, quattro distretti del *Rotary International* si interrogano su "Impatto del traffico navale sul mare e sulla fascia costiera: analisi e rischi e stato delle provvidenze". Ne sono scaturiti tre giorni di lavoro (dal 26 al 28 aprile) a Grosseto, cui ha partecipato anche il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., a nome del quale sono intervenuti i cap. Oreste del Conte e Domenico La Fauci.

I nostri rappresentanti hanno dato il loro apporto alla discussione nella sezione dedicata a "L'uomo e il lavoro: la formazione e il tirocinio del personale navigante, le metodologie per conseguire la progressione delle competenze".

Del Conte ha presentato di fronte a un vasto uditorio la storia e gli scopi del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.,

il suo ruolo propositivo e di controllo nella formazione degli Ufficiali della Marina mercantile italiana. La Fauci si è concentrato sul Codice ISM (Codice Internazionale per la Gestione della Sicurezza a bordo delle navi), parte integrante della Solas (Convenzione per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare, in rif. Capitolo IX).

Il codice ISM - ha detto - prevede che la gestione di tutte le operazioni di bordo sia specificata a mezzo di manuali, procedure e istruzioni di lavoro che guidano il comandante, gli ufficiali e l'equipaggio tutto a svolgere il proprio servizio affinché siano evitati errori che possono avere gravi conseguenze sulla sicurezza della vita umana, della nave e dell'ambiente marino. Il Collegio Capitani - ha ricordato - effettua vari corsi per i propri associati ed uno di questi riguarda il Codice ISM. Parte centrale è la figura del DPA (Persona Designata a Terra) e del Comandante.

CARLA - 44 ANNI  
PRIMO COMMISSARIO

**SUL MIO TRAGHETTO SONO SEMPRE IN MOVIMENTO, PER ESSERE IL PUNTO FERMO DI TUTTI.**

VIAGGiate SERENI. VIAGGIANO CON NOI OGNI ANNO 1.678.000 PERSONE.  
Con i nostri traghetti tocchiamo 11 porti, percorriamo 3647 tratte, e navighiamo per più di 59.000 ore ogni anno. Grazie a tutto il nostro equipaggio che lavora al meglio per garantirvi sempre sicurezza, qualità e comfort. E farvi iniziare nel modo migliore una buona vacanza.

TRAGHETTI PER SARDEGNA, SICILIA, SPAGNA, TUNISIA, MAROCCO

Informazioni e prenotazioni [www.gnv.it](http://www.gnv.it) - 0102094591 - agenzia di viaggi

**GRANDI NAVI VELOCI**  
NAVIGHIAMO CON VOI.

INTERVISTA AL SEGRETARIO NAZIONALE ITF SULLE DISTORSIONI DELLA TONNAGE TAX

# Un rebus il fondo accumulato per il negato imbarco dei giovani

"Formazione Ufficiali, in arrivo un tesoretto" avevamo intitolato su *Vita e Mare* all'inizio del 2009: la legge che istituiva in Italia la "tonnage tax" (TT), sull'esempio di tanti altri Paesi europei che ci avevano anticipato, era stata appena sbloccata dal ministro Matteoli. Nel dicembre 2008 era stato firmato il decreto per dare il via alla sua applicazione completa, proprio nella parte a favore della formazione dei giovani allievi ufficiali. In particolare venivano definiti due punti: 1) la somma che l'armatore deve pagare nel caso in cui non imbarchi un allievo ufficiale sulle navi che godono dei benefici della TT, 2) a chi devono andare questi soldi.

Il decreto, come si legge nella lettera che il Collegio Capitani ha inviato al ministro dei Trasporti (vedi pag. 1) impone un solo allievo per nave e nel caso l'armatore decida di aggirare l'obbligo prevede che debba versare la cifra di euro 22.732, più aumenti Istat annuali, una somma che oggi corrisponde a circa la metà del costo del tirocinio di un allievo a bordo, quindi in realtà un incentivo a non imbarcare nessuno.

Ma dove finiscono i soldi che gli armatori versano, pur di non imbarcare giovani italiani? Risposta ufficiale: al Fondo nazionale marittimi, costituito dagli armatori associati in Confitarma, con lo scopo di offrire un ammortizzatore sociale alla perdita di lavoro degli stessi marittimi. I soldi però sono legati a un vincolo di destinazione: fini formativi.

Per cercare di capire meglio che cosa sia e come funzioni questo istituto rivolgiamo qualche domanda a Remo Di Fiore, responsabile nazionale ITF.

## A cosa serve il Fondo?

All'inizio era stato istituito per essere una forma di cassa integrazione per i marittimi sbarcati e privi di impiego. Nel tempo furono aggiunti tali e tanti paletti che ben pochi marittimi sono oggi in grado di beneficiarne. Come dire che la funzione per cui il fondo nazionale era nato è venuta meno.

## Chi controlla la destinazione delle risorse confluite dalla TT?

Trattandosi contrattualmente di contribuzione di parte armatoriale, il sindacato non risiedeva nel consiglio di amministrazione, salvo avere un rappresentante nei revisori dei conti. Le risorse provenienti dalla TT hanno due caratteristiche: 1) confluiscono nel Fondo ma in una gestione separata, 2) vengono considerate alla stregua di risorse pubbliche e possono essere utilizzate solo per la formazione degli allievi ufficiali. Stante questa situazione che vede grosse disponibilità economiche (si parla di molti milioni di euro, circa 16) il sindacato confederale ha avviato una serie di confronti con Confitarma perché le finalità del fondo stesso fossero più confacenti e legate al momento di crisi occupazionale dei marittimi nazionali.

## Chi decide della loro distribuzione?

Innanzitutto è stato chiesto di inserire i rappresentanti sindacali nel consiglio di amministrazione poiché è in quella sede che si decide dell'assegnazione delle risorse derivanti dalla TT. Inoltre è stato chiesto di esplorare la possibilità di modificare lo



Remo Di Fiore, responsabile ITF

statuto in maniera che il complesso delle risorse disponibili fossero utilizzabili per far fronte alla forte disoccupazione del settore. Contemporaneamente è in discussione a livello Confitarma l'istituzione di un Fondo bilaterale di solidarietà ovvero un fondo sostitutivo della cassa integrazione. La discussione va a rilento perché è collegata di fatto al rinnovo del contratto nazionale che incontra mille difficoltà, in particolare a causa della crisi del sistema cabotiero, ma è chiaro che qualora venisse istituito l'intero sistema del fondo nazionale marittimi andrà rivisitato.

## Cosa si potrebbe fare per favorire la politica di assunzioni dei giovani?

È un discorso che facciamo da

anni, innanzitutto occorre analizzare i dati a livello internazionale e prender atto che mentre esiste un surplus di ratings, esiste a livello mondiale una carenza di ufficiali. Occorre quindi puntare sulla preparazione di quest'ultima categoria e renderla competitiva dal punto di vista professionale.

## Perché gli italiani lavorano sempre meno?

Molte persone ritengono che il meccanismo formativo nostro, a partire dalle scuole nautiche, sia tra i migliori al mondo ed è evidente che non hanno mai visitato una Accademia per ufficiali nelle Filippine o in India o in altri paesi fornitori di manodopera. Il nostro sistema formativo si è declassato nel momento in cui successive riforme scolastiche hanno distrutto la specificità degli istituti nautici giungendo al punto che la formazione lì fornita non copriva neppure i costi di base. Soltanto negli ultimi anni si avverte una presa di coscienza di questo fenomeno e anche i sindacati più conservatori cominciano a capire che la difesa di molte posizioni di ratings è del tutto inutile di fronte al mercato.

## La concorrenza è agguerrita?

Non dimentichiamo che molte nazionalità a partire da quella indiana o filippina forniscono ra-

tings professionalizzati e con una ottima conoscenza della lingua inglese. La non conoscenza di questa lingua comune ha espulso una marea di nostri ratings dalle navi. Ma se guardano anche nel cabotaggio che molti si sono illusi di vedere come area protetta nelle basse posizioni notiamo che molti armatori preferiscono imbarcare giovani comunitari piuttosto che giovani italiani. Sia chiaro che quando si parla di ufficiali si parla di più in generale di categorie professionalizzate che possono riguardare anche l'hotel delle navi da crociera.

## Vie di uscita?

Fare discorsi di questo genere significa venire spesso attaccati ma certo è che se 20 anni fa avessimo fatto un salto di qualità e capito l'andamento del mercato oggi non saremmo in questa situazione disastrosa tra l'altro privi di strumenti per far fronte alla disoccupazione o accompagnare alla pensione molte figure obsolete. Potremmo poi aprire un discorso rispetto ai costi che in un momento di crisi certamente sono la vera variabile, sapendo comunque che in base alla normativa europea non esiste possibilità alcuna di compensarli con interventi dello Stato, anche se esistessero le disponibilità.

## IL LAVORO È DIGNITÀ

# Uomini e navi invisibili

Un'interessante analisi della Cardiff University è stata raccolta in volume intitolato "International seafarers and transnationalism in the 21st century" e stampato da Manchester University Press. Si tratta di un aggiornamento del ruolo umano e della professionalità dell'attuale operatore marittimo a bordo e del suo impatto con i radicali cambiamenti della nave. L'analisi mette a fuoco la realtà sociologica ed etnografica dei nuovi rapporti umani e di lavoro a bordo, dai comandanti al personale navigante che devono

essere sempre all'altezza dei compiti marineschi, procedurali, tecnologici e commerciali della globalizzazione dei traffici.

Il risultato dello studio però ci consegna un messaggio scontato e amaro.

"Quelli che lavorano in mare sono" largely "invisibili a quelli di terra, nonostante la natura internazionale dell'impiego dei marittimi in una società globalizzata che però è fondata sul modello del lavoro a terra."

E conclude (riassumiamo), che "l'industria dello shipping ha adottato radicali cambia-

menti nella politica del manning, basti pensare allo shipmanager, ma le navi rimangono case e luoghi di lavoro e non è abbastanza evidente oggi l'impegno di armatori, operatori e progettisti per dare una nuova impronta alla vita di bordo... Questi cambiamenti - recita lo studio - hanno modificato la vita dei seafarers ma di fatto marginalizzato una forza lavoro già abbastanza alienante che s'imbarca, vive e opera in un ambiente che è un crogiuolo di persone di ogni nazionalità".

DECIO LUCANO

DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA

## Mettere fine alle speculazioni sul futuro degli allievi ufficiali

quei giovani diplomati presso i Nautici che vorrebbero proseguire lungo un percorso obbligatorio per diventare Ufficiali. Senza 12 mesi di imbarco questi giovani non possono accedere agli esami professionali presso le Direzioni marittime e iniziare la carriera nella Marina mercantile.

Dal nostro osservatorio diretto, constatiamo ogni giorno che l'imbarco di questi ragazzi è diventato sempre più difficoltoso. Le navi battenti bandiera italiana, che dovrebbero accogliere almeno un Allievo per ogni unità iscritta al registro internazionale, non osservano tale obbligo, salvo rare e virtuose eccezioni. La penale, intorno ai 22.000 Euro, prevista in caso di mancato imbarco di un Allievo,

aggirandosi sulla metà del costo effettivo comportato dal suo tirocinio a bordo, si rivela addirittura un incentivo a non farlo!

A parte ogni considerazione di ordine generale sul rispetto di una norma che ha peraltro arrecato sostanziosi benefici all'armamento, consentendo il rigoglioso sviluppo di molte aziende, il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. chiede di rivedere anzitutto la misura della penale prevista nel caso, purtroppo diffuso, di mancata osservanza dell'obbligo di imbarco degli Allievi. Non sembra tollerabile che mentre il Paese deve fronteggiare una crisi tra le peggiori, specie per l'occupazione giovanile, e il Governo si sta impegnando in questo

sforzo, vi sia chi imbastisce sulle maglie evidentemente troppo larghe della legge una speculazione sulla pelle delle nuove leve. Per porre fine agli abusi, il Collegio Capitani propone di quintuplicare la misura della sanzione prevista e in caso di reiterata inadempienza escludere l'azienda dai benefici della tonnage tax. Tenuto conto infine della crisi occupazionale che travaglia il mondo giovanile, si propone altresì di portare da uno a due il numero degli allievi (uno di Macchina e l'altro di Coperta) da imbarcare obbligatoriamente su ogni nave che beneficia del regime fiscale agevolato.

CONSIGLIO DIRETTIVO DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C.E.M.

## CONFERENZA SUL TRAGHETTO Un futuro di mare per i ragazzi di Savona e Acqui

A bordo del traghetto "Sardinia Regina", ormeggiato a Vado Ligure, si è svolta a fine aprile un'interessante conferenza sui nuovi programmi scolastici e sulle future carriere degli allievi degli Istituti Nautici, dopo la nota riforma che ha trasformato il diploma in quello di periti dei trasporti marittimi ad indirizzo nautico.

Gli onori di bordo sono stati fatti oltre come consuetudine dal Comando nave, dall'Associazione "The International Propeller Club" nella persona della direttrice Olga Gravano e dall'ex alunno del Nautico savonese oggi comandante e responsabile di armamento della società Corsica e Sardinia Ferries cap. Matteo Giannelli.

L'interessante esposizione sul tema dei corsi di studio presso l'Accademia Italiana della marina Mercantile di Genova e le prospettive di occupazione nell'ambito sia marittimo che portuale sono state illustrate da Daniela Fara, direttore generale dell'Accademia e da Riccardo Degli Innocenti, responsabile di ESA Cluster a Genova.

Alla conferenza erano altresì presenti il dirigente scolastico dello storico Nautico savonese "Leon Pancaldo" Alessandro Gozzi, la vice-preside Luisa Bargnoli e alcuni docenti dell'Istituto tra i quali i proff. Rosario Perrino e Mara Cosce, quest'ultima protagonista anche di tutte le attività curriculari ed extra-scolastiche degli stages inerenti la formazione dei futuri capitani. È intervenuta una delegazione dell'Istituto Tecnico per periti "F. Torre" di Acqui Terme composta dalla vice-preside Anna Bonelli e dal prof. Mario Pieri, alla sua prima conferenza in ambito marittimo.

Le due scuole - "Leon Pancaldo" e "F. Torre" - hanno recentemente siglato una convenzione per l'istituzione di un biennio nautico a favore dei ragazzi del Basso Piemonte che partirà dall'autunno del 2013 e ciò grazie all'interessamento sia del Collegio Capitani che del locale Gruppo Marinai d'Italia.

Erano infine presenti, oltre al sottoscritto Cap.D.M. Francesco Ottonello, delegato del Collegio Nazionale Capitani per le zone di Savona e Acqui Terme e in rappresentanza del Gruppo Marinai d'Italia, un numeroso gruppo di allievi nautici del 3° anno.

FRANCESCO OTTONELLO

## AL "CARNARO" DI BRINDISI

# Gli ex allievi si ritrovano dopo 50 anni



Foto di gruppo dei capitani di Macchina: in prima fila il com.te Vincenzo Cafaro (delegato del Collegio) e il C.V. Giuseppe Minotauro, com.te Capitaneria di Porto-Brindisi

Si sono diplomati mezzo secolo fa, correva l'anno scolastico 1962/63, presso il Nautico "Carnaro" di Brindisi; il 20 aprile scorso si sono incontrati ancora nella loro scuola, nella sala "Carteggio" della nuova sede, dove il dirigente scolastico Clara Bianco li ha chiamati facendo l'appello. Su 26 diplomati hanno risposto in 24 ex ragazzi, pronti a festeggiare insieme l'anniversario: il fluire dei ricordi degli anni scolastici ma anche di quelli trascorsi a bordo delle navi mercantili in tutti i mari del mondo ha reso questo anniversario unico e commovente. Presenti alla festa le classi quinte dell'Istituto, con cui è avvenuto il simbolico passaggio di consegne, oltre a tanti rappresentanti dello shipping e istituzioni cittadine, fra cui il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi Giuseppe Minotauro. È intervenuta anche dalla delegazione di Brindisi del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., con il com.te Vincenzo Cafaro in prima fila, che ha accolto gli ospiti e aiutato nel condurre la giornata, insieme al dirigente scolastico Clara Bianco e il cap. Antonio Leccisi. La giornata si è conclusa con la consegna ai 24 veterani di una pergamena ricordo.

## COORDINAMENTO INTERFORZE CONTRO I GUASTA-VACANZE ACQUATICI

# L'operazione Mare Sicuro al via lungo le coste italiane

A prescindere dal colore delle divise – ha detto il comandante della Direzione marittima di Genova Vincenzo Melone – le forze dello Stato collaborano alla sicurezza della circolazione delle unità del diporto e alla tutela dei bagnanti. Vorrei che fosse dato risalire a questo messaggio: è partita una campagna di sicurezza organizzata nei dettagli, che vede il coordinamento capillare, da parte della Guardia costiera, di tutte le Forze presenti sul territorio. In questa organizzazione sinergica sono coinvolti Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia, Vigili del fuoco, ma anche circoli nautici, Croce Rossa, associazioni diportistiche, 118, stabilimenti balneari... Abbiamo parlato e scambiato accordi con tutti, fino al semplice bagnino! Questo perché il nostro obiettivo è la tranquillità dei cittadini, la prevenzione dei rischi; la nostra presenza vicino alle persone è anche momento per fare educazione alla sicurezza.

Così ha parlato il comandante Vincenzo Melone, illustrando le caratteristiche dell'Operazione Mare Sicuro, partita con l'avvio della stagione estiva. La Guardia Costiera dispiegherà le forze migliori lungo le coste di tutta la Penisola; la Liguria si è preparata da tempo; a Genova in particolare, dal cuore della Capitaneria di porto, è stata predisposto il coordinamento, preceduto da una serie di incontri operativi. La prevenzione funziona se c'è gioco di squadra: dal 2 giugno all'8 settembre le coste saranno monitorate costantemente da mezzi di soccorso sia in mare che a terra; l'impegno maggiore sarà concentrato nei week end. Da parte della capitaneria saranno all'opera 23 coordinatori locali,



L'ammiraglio Vincenzo Melone, com.te del Porto di Genova, presenta l'iniziativa interforze, a tutela delle coste

sparsi in tutta la Regione, 28 mezzi dispiegati.

Il Diporto nautico e le ferie ristrette – ha aggiunto Melone – quest'anno potrebbero portare

a dei pericoli ulteriori: il desiderio di concentrare lo svago in poco tempo potrebbe indurre a comportamenti irresponsabili (penso ad esempio all'acqua-scooter).

Occorre fare sistema e ricorrere naturalmente alla collaborazione di tutti i cittadini; ricordiamo anche il numero di emergenza in mare: 1530.

## È a Livorno la festa della vela per tutti

Dal 29 aprile al 1 maggio Livorno è stata la capitale della vela per tutti: nella città toscana si è svolto il raduno nazionale dell'Unione Italiana Vela Solidale, che quest'anno festeggia 10 anni di attività. Al festoso appuntamento sono giunte tante barche ed equipaggi formati da abili e diversamente abili, educatori e ragazzi delle aree del disagio, minori affidati a comunità, ex detenuti, provenienti da Sardegna, Sicilia, Puglia, Marche, Emilia Romagna, Campania, Lazio, Toscana, Liguria.

Le 27 associazioni che attualmente compongono UVS hanno fatto navigare in dieci anni più di 20 mila persone con progetti didattici, di inclusione sociale per minori del circuito penale, di supporto a terapie psichiatriche e di riabilitazione.



## INCIDENTE NELLA MANICA

# Diportisti improvvisati o campioni di cinismo?

Sono delinquenti o non conoscono affatto le norme per la salvaguardia della vita umana in mare? Purtroppo non sono pochi coloro che



Un "First 305", lo stesso tipo di imbarcazione su cui è avvenuto il grave episodio

prendono il largo, ignorando completamente le più basilari norme della navigazione. Le parole sconsolte sono di Giuseppe Accardi, che tramite la sua Associazione UniversoMare da anni si dedica alla diffusione della cultura della sicurezza tra i diportisti, autore tra l'altro di un volume sull'argomento, dal titolo *La Sicurezza nella Nautica da Diporto*. Il suo commento riguarda un triste episodio accaduto l'11 maggio scorso al largo di Peter Port Guernsey (UK), che lascia sbigottiti. A bordo di un First 305 battente bandiera francese navigano quattro persone; all'inizio della traversata della Manica le condizioni meteo peggiorano; Rene Yves Louis Morvan (63 anni), con indosso giubbotto salvagente, cade in mare. Falliti diversi tentativi di raggiungerlo, la barca ha ripreso il largo e abbandonato l'amico. Dallo Jouvente, non è partito alcun segnale di soccorso nonostante la radio funzionasse benissimo. Lo skipper ha informato le autorità di aver perso un uomo in mare, solo dopo essersi ormeggiato in porto. Arrestati, gli uomini hanno avuto il permesso di rimpatriare, in attesa di giudizio.

Le norme – commenta Accardi – prevedono che, in caso di caduta di un uomo in mare, la chiamata di soccorso (MEDE) va comunque effettuata, all'inizio della manovra di recupero.

Nel mese di maggio le acque della Manica non superano i 10 gradi centigradi: dopo 60 minuti si entra nella "Zona Critica" (allucinazione, stato confusionale, perdita di sensibilità, stato pre-comatoso) in cui le probabilità di sopravvivenza per un individuo allenato ed in buono stato di salute si riducono al 50%. Sarebbe stato folle pensare che lo sventurato potesse raggiungere la riva con i propri mezzi.

La cimetta galleggiante di 30 metri deve essere legata da un lato al salvagente anulare e dall'altro alla boetta luminosa. Il tutto deve essere lanciato in mare senza alcun vincolo all'imbarcazione, cosicché la cimetta si stende in tutta la sua lunghezza: il salvagente si dispone ad un estremo e la boetta dall'altro. Questo faciliterà sia il naufrago nel raggiungere il salvagente, sia l'operazione di recupero in quanto sarà sufficiente "pescare" la cimetta galleggiante senza doversi avvicinare pericolosamente sull'uomo come sembra sia stato fatto, senza successo, anzi colpendolo.

Si raccomanda inoltre l'uso di giubbini dotati di imbraccio e del cavo ombelicale da assicurarsi alle "Jack-Stay", (quelle che impropriamente chiamiamo Life-Line).

## TENERLO BENE IN VISTA

## "Bollino Blu" e la barca va



Il 23 aprile scorso a Fiumicino, presso la locale Capitaneria di Porto, il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Ciaccia, ha consegnato il primo "Bollino Blu" all'imbarcazione di Giuseppe Accardi, presidente dell'Associazione UniversoMare

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – in collaborazione con le Capitanerie di Porto, la Guardia di Finanza, la Polizia di Stato, i Carabinieri e l'Ucna-Confindustria Nautica – ha avviato un percorso di semplificazione e di coordinamento per i controlli di sicurezza di routine sulle imbarcazioni da diporto: il progetto si concretizza nell'iniziativa "Bollino Blu", rivolto ai diportisti per l'estate 2013. L'obiettivo è quello di rendere più efficace la sorveglianza in mare, aumentando la sicurezza ed evitando duplicazioni nelle verifiche.

Nella pratica, una volta appurata la regolarità della documentazione di bordo, le dotazioni di sicurezza e il versamento della tassa di possesso, verranno rilasciati all'interessato un attestato di verifica e un adesivo, appunto il "Bollino Blu", da applicare in modo ben visibile sull'imbarcazione. Sarà infatti il "Bollino Blu" che attesterà, per l'anno in corso e tramite un codice ad hoc abbinato al natante, che quella unità da diporto è in regola con le norme di sicurezza, così da evitare controlli analoghi.

## INDAGINE DELLA FILT-CGIL IN LIGURIA

## Equipaggio di imbianchini, lavoro nero ci cova

A una prima indagine, a cura di Filt-Cgil di Genova (dipartimento marittimi), il settore del Diporto in Liguria godrebbe di ottima salute: la Regione rappresenta una zona di eccellenza, con 389 chilometri di coste, i governi locali hanno investito in infrastrutture e sul territorio si offrono 23.196 posti barca, pari al 15% del totale nazionale (dati del ministero delle Infrastrutture 2011). Nei porti liguri sono iscritte 21.000 unità comprese le barche più piccole, pari al 20% su scala nazionale.

Tuttavia in Liguria i marittimi assicurati nel settore Diporto sono solamente 2.000 (tanti lavorano con bandiera estera, ma altri in nero o inquadrati con contratti di tipo diverso, ovvero non correttamente).

Si tratta di numeri provvisori, anticipazioni da uno studio del Sindacato ancora in divenire, ma comunque allarmanti. Perciò Fabio Marante della Filt-Cgil vorrebbe aprire un canale di dialogo privilegiato anche coi lavoratori del Diporto.

Per certi aspetti – spiega Marante – questo settore marittimo rivela aspetti in comune con quello del Mercantile: la precarietà, l'assenza

di ammortizzatori strutturali. A questi però si aggiungono caratteristiche proprie: la questione del lavoro nero e il basso inquadramento contrat-

tuale. Solamente nel Diporto si trovano lavoratori imbarcati con contratti diversi da quello marittimo: ad esempio cosa ci fa a bordo una serie di imbianchini? Si spiega col fatto che l'armatore è imprenditore edile... e via di seguito tante situazioni simili.

Si tratta sicuramente – prosegue – di persone deboli, prive di difese: giovani e anche tante donne, arruolati soprattutto per mansioni di bordo, di tipo alberghiero. La situazione appare critica: spesso nei confronti di questi soggetti c'è il sospetto di piccoli/grandi soprusi, messi in atto approfittando della loro incapacità a rispondere e farsi valere, pena la perdita del posto.

Il sindacato – conclude Marante – è in prima linea per favorire l'emersione del lavoro nero; dopo avere sottoscritto il contratto collettivo nel 2007, oggi c'è crisi e molta sofferenza nel settore. È preoccupante anche la situazione sulle istanze in materia di rinnovo dei titoli professionali: invitiamo i marittimi a farci partecipi delle loro difficoltà.

### UN LIBRO DI COSMO PICCA La memoria storica lezione di sicurezza

Cosmo Picca, amico di lunga data del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., ha dato alle stampe un libro dal titolo *Il problema della sicurezza in mare* (Edizioni Libere-Roma). Nel volume si indaga sul tema attraverso l'esame dei sinistri marittimi, mettendone in luce caratteristiche tecnico-giuridiche e i pilastri della prevenzione.

La trattazione, nel quadro della normativa italiana, si sofferma su taluni aspetti dei più importanti e frequenti sinistri come l'urto, l'incendio, il naufrago. Emergono così limiti e lacune nel governo delle navi, da imputare, nella maggioranza dei casi, all'errore umano e alle sue avventate manifestazioni.

Si rafforzano convenzioni internazionali nell'evoluzione della tecnologia navale, ma l'ultimo secolo mostra ancora troppe tragedie. Il racconto di tre gravi naufragi, dal *Titanic* all'*Andrea Doria* e *Costa Concordia*, indica l'esigenza di una perenne memoria storica per coscienziose riflessioni formative dei naviganti e di altri protagonisti della sicurezza.

Nella trattazione sono raccolti diversi pareri espressi dal nostro Collegio, tramite *Vita e Mare*, su varie questioni di sicurezza della navigazione. Insomma un testo utile per capire, ricordare, quindi prevenire.



# SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI



**GENOVA** 16124 (GE) – Vico dell'agnello 2- 3° piano  
tel: 010.2472746 – fax: 010.2472630 – cell: 380.1237121  
e-mail: [info@collegionazionalecapitani.it](mailto:info@collegionazionalecapitani.it)  
web: [www.collegionazionalecapitani.it](http://www.collegionazionalecapitani.it)

**NAPOLI** 80133 (NA) – Piazzale Immacolatella Vecchia  
Palazzina Ormeggiatori - 80133 NAPOLI - porto NA  
tel: 081.202102 - cell.: 333.6023825 - fax: 081.5636018  
e-mail: [collegiocapitani@gmail.com](mailto:collegiocapitani@gmail.com)  
web: [www.collegiocapitani.it](http://www.collegiocapitani.it)

**ANCONA** 60121 (AN) – Com.te Mauro Menghini  
C/o Istituto Nautico – Lungo Mare L. Vanvitelli 76  
cell: 3331295798/392.8148630  
e-mail: [capopilotancona@virgilio.it](mailto:capopilotancona@virgilio.it)

**AUGUSTA** 96011 (SR) – Bartolomeo Trovato  
c/o Stella maris – Via Principe Umberto 129  
tel: 0931983597 – cell: 3382298959  
e-mail: [csbart@libero.it](mailto:csbart@libero.it)

**BARI** 70126 (BA) – Prof. Gaetano Scattarelli  
Via Caldarola 26/B  
tel: 080.5531389 – cell: 338.3267465

**BRINDISI** 72100 (BR) – Cap. Freg. Cafaro. Comm. Vincenzo  
Via Spalato 12  
tel: 0831.590198 – cell: 347.4877176  
e-mail: [abeleccarruezzo@libero.it](mailto:abeleccarruezzo@libero.it)

**CAGLIARI** 09123 (CA)  
coordinatore per la Sardegna e capo delegazione di Cagliari  
C.A. (C.P.) r. Nicola Silenti  
Via Carbonazzi 10  
tel: 070667602 - cell: 368.605983  
e-mail: [collegiocapitani.ca@tiscali.it](mailto:collegiocapitani.ca@tiscali.it)

**CARLOFORTE** 09014 (CA) – Com.te Cosimo Cesarale  
Via Aldo Moro 3  
tel: 0781.854183

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

**CIVITAVECCHIA** – Fiumicino Com.te Pietro Martucci  
Via Achemenide 67 – 00133 Roma (RM)  
tel: 0773.511062 – cell: 338.2083196/ 348.7324850  
e-mail: [piemt@tin.it](mailto:piemt@tin.it)

**GAETA - TERRACINA** – Club Nautico - Piazza Carlo III – 04024 Gaeta  
C.L.C. Salvatore Cienzo  
cell: 328.3133656  
e-mail: [collegiocapitani.ga@libero.it](mailto:collegiocapitani.ga@libero.it)  
e-mail: [salvatorecienzo@msn.com](mailto:salvatorecienzo@msn.com)

**GIULIANOVA- ORTONA e REGIONE ABRUZZO** – Com.te Nedo Ranalli  
Via Alessandrini 3 – 64021 Giulianova (TE)  
tel/fax: 085.8007466 – cell: 328.4040484  
e-mail: [capitaniabruzzo@hotmail.it](mailto:capitaniabruzzo@hotmail.it)

**IMPERIA** 18100 (IM) – Com.te Flavio Serafini  
c/o Museo Navale Piazza del Duomo 11  
tel: 0183.651541 – cell: 335.6399861

**ISOLA D'ISCHIA** 80077 (NA) – C.S.M. Gennaro Minicucci  
Via delle Terme 49/m  
tel: 081.983758 – cell: 339.2926022  
e-mail: [gimmi35@alice.it](mailto:gimmi35@alice.it)

**ISOLA D'ELBA** – Com.te Roberto Vitiello  
Via Pietri 143/B 57034 Marina di Campo (LI)  
tel: 0565.977821 – cell: 347.3300905  
e-mail: [collegiocapitanielba@yahoo.it](mailto:collegiocapitanielba@yahoo.it)

**LA SPEZIA** – cap. Valerio Marchini c/o Accademia del Mare  
Viale Italia 83 – 19124 La Spezia (SP)  
tel. 0187 778315 - Fax 0187 779632  
email: [staff@accademiamare.it](mailto:staff@accademiamare.it)  
web: [www.accademiamare.it](http://www.accademiamare.it)

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

**LIVORNO** 57127 (LI) – Cap. M. Baldassarre Gargiulo  
Via G. da Verazzano 14  
tel: 0586.812054 – cell: 348.5945991  
e-mail: [baldassarre.gargiulo@gmail.it](mailto:baldassarre.gargiulo@gmail.it)

**MANFREDONIA** – Cap. Matteo Riccardi c/o Ag. Mar. GALLI  
c.so Manfredi 6 – 71043 Manfredonia  
Tel: 0884.582520 – cell: 342.1040468  
e-mail: [capt.mriccardi@hotmail.it](mailto:capt.mriccardi@hotmail.it)

**MARSALA - MAZARA DEL VALLO** – Cap. Gregorio Saladino  
Via Messina e Orlando 3 – 912025 Marsala (TP)  
Cell. 329.8398338  
e-mail: [saladinogregorio@hotmail.it](mailto:saladinogregorio@hotmail.it)

**MARTINSICURO** – Com.te Nicola Spina  
Via Elba 3 – 63013 Grottamare (AP)  
tel: 0735.591236 – cell: 339.6200940  
e-mail: [nspina@tele2.it](mailto:nspina@tele2.it)

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

**MONTE DI PROCIDA** 80070 (NA) - Sede: Via Pedecone IV TR 80  
C.L.C. Giovanni Mazzella di Regnella  
cell: 338.7314620  
e-mail: [mazzelladiregnella@alice.it](mailto:mazzelladiregnella@alice.it)

**PALERMO**  
Capo Delegazione "ad honorem" Com.te Giuseppe Russo  
Capo Delegazione Operativo: C.M. Giovanni Basile  
piazza Generale Turba 76  
90129 Palermo (PA) - tel: 091.6572163 – cell: 320.1579109  
e-mail: [basile53@gmail.com](mailto:basile53@gmail.com)

**PIZZO** 89812 (VV) – Com.te Giuseppe Tallo  
Via Nazionale Contrada Mazzotta  
cell. 339.3899961  
e-mail: [tallo.giuseppe@tiscali.it](mailto:tallo.giuseppe@tiscali.it)

**PORTO S. STEFANO – MONTE ARGENTARIO**  
D.M. Ivo Baffigi – Corso Umberto I n. 60  
58019 Monte Argentario (GR)  
cell: 339.2920454 – 333.3246010  
e-mail: [ivobaffigi@alice.it](mailto:ivobaffigi@alice.it)

**POZZALLO** 97016 (RG) - Com.te Giuseppe Galifi  
Via Prol. G. Fava 8/8  
tel: 0932.958126 – cell: 339.8854238  
e-mail: [info@cncpozzallo.com](mailto:info@cncpozzallo.com)

**PROCIDA** 80079 (NA) – C.M. Gadaleta Raffaele  
Via Vittorio Emanuele, 262 - 80079 Procida (NA)  
tel: 081.8969543 - 338.8478028 - Fax: 081.8969543  
e-mail: [raffaele.gadaleta@gmail.com](mailto:raffaele.gadaleta@gmail.com)

**RAVENNA** – Com.te Romeo Fabbretti  
Via Garibaldi 23 – 48023 Marina di Ravenna (RA)  
tel: 0544.531783 – cell: 338.9544420  
e-mail: [fabbronautica@msn.com](mailto:fabbronautica@msn.com)

**REGGIO CALABRIA** – C.L.C. Bellantoni Filippo  
Via Rocco Minasi, 31 - 89058 Scilla (RC)  
tel: 3384869567 - 3298881117  
e-mail: [collegio.rc@gmail.com](mailto:collegio.rc@gmail.com) - [costavioas@gmail.com](mailto:costavioas@gmail.com)

**RIPOSTO** 95018 (CT) – Com.te Giuseppe Bellalba  
c/o Istituto Comprensivo "Giovanni Verga" - Via Cialdini, 122  
tel/fax: 095.934010  
cell: 349.1236433  
e-mail: [giuseppebellalba@gmail.com](mailto:giuseppebellalba@gmail.com)

**ROMA** 00146 (RM) – Cap. Enrico G. Girauda  
c/o Istituto Tec. Nautico – Via Pingherle 201  
cell: 347.4536095  
e-mail: [e.girauda@libero.it](mailto:e.girauda@libero.it)

**SAVONA** 17100 (SV) – D.M. Giovanni Verzello  
via Garroni 24/16  
cell: 349 8352766  
e-mail: [giovanni.verzello@alice.it](mailto:giovanni.verzello@alice.it)

**SIRACUSA** 96100 (SR) – Cap. Rosario Reale  
Viale S. Panagia, 136 Pal. L.  
cell: 339.7855793  
e-mail: [cap.reale@virgilio.it](mailto:cap.reale@virgilio.it)

**SORRENTO** 80067 (NA) – C.L.C. Domenico Cafiero  
Via San Francesco 22  
tel.: 081.8786759

**TORRE DEL GRECO** 80059 (NA) – C.L.C. Raimondo Vitiello  
Via Nazionale 56/b  
tel: 081.8814761 – cell: 347.8505971  
e-mail: [raivit@alice.it](mailto:raivit@alice.it)

**TRAPANI** 91100 (TP) capo delegazione ad honorem Vincenzo Marino,  
Capo delegazione Com.te Alberto Genovese  
c/o Universe Marine srl  
via dell'Assunta 83  
91100 Trapani  
tel/fax 0923 560885 - cell. 334 1959404

**TRIESTE** 34139 (TS) – Cap. Gianfranco Namer  
Via Forlanini 137  
tel: 040.912517 – cell: 328.4097430

**USTICA** – Cap. Dott. Vincenzo Di Bartolo  
Via Strega 14 – 90143 Palermo (PA)  
tel: 091.8449472 – cell: 348.2441531  
e-mail: [vdibartolo@alice.it](mailto:vdibartolo@alice.it)

**VENEZIA** 30123 (VE) – Com.te Paolo Costantini  
Stazione Marittima  
S. Basilio Pal. 26  
cell: 334.2231216/335.5337401  
fax: 363355337401  
e-mail: [costantini.paolo52@libero.it](mailto:costantini.paolo52@libero.it)

**VIAREGGIO** 55049 (LU) – Cap. Prof. Luciano Ciomei  
Via Montramito 116/4  
tel: 0584.31702 – 0584.1840080  
cell: 328.0138065  
e-mail: [ciomeil.viareggio@gmail.com](mailto:ciomeil.viareggio@gmail.com)

**VILLA SAN GIOVANNI** 89018 (RC) – Com.te Rocco Luppino  
Via Panoramica dello Stretto 29  
tel: 0965.756643  
cell: 333.6641242  
e-mail: [roccoluppino@hotmail.com](mailto:roccoluppino@hotmail.com)

**NETHERLANDS**  
Com.te Francesco Morici  
Gashouderstraat 3a  
3061 EH, Rotterdam, NETHERLANDS  
cell: 00310615822422

**TURKEY**  
Axel and Emil Boutros  
Ataturk blvd, Unsal bldg, first flor  
31200 Iskenderun - Turkey  
tel: 903266134567  
e-mail: [iskenderun@boutros.com.tr](mailto:iskenderun@boutros.com.tr)

**U.S.A.**  
Capt. Juan Carlos Vernetti  
c/o Tecmarine, inc. 1313 Bamedale road  
woodbury, NJ 08096 – U.S.A.  
tel: 1-8562519249  
e-mail: [tecmarine@comcast.net](mailto:tecmarine@comcast.net)

## ASSOCIAZIONI ADERENTI

**ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE INTERNA (a.c.n.i.)**  
Piazzale Flaim 1- 29021 Verbania Intra (VB)  
cell: 347.5325119  
e-mail: [mids-vb-68@libero.it](mailto:mids-vb-68@libero.it)

**ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE LAGUNARE - VENEZIA**  
Presidente: Com.te Lorenzo Boscolo  
Stazione Marittima  
San Basilio PAL. 26  
30123 VENEZIA  
cell: 333.2198311

**CIRCOLO CAPITANI PROCIDA**  
tel. 081.8968817  
web: [www.circolocapitani.it](http://www.circolocapitani.it)

**A.MA.DI**  
Calata Porto 1 - 16038 S. Margherita Ligure (GE)  
tel: 0185.64620  
e-mail: [segreteria@amadi.org](mailto:segreteria@amadi.org)

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

## ABBONATI A



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

**€ 25,00**

aperto a tutti i Lettori

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



# NOTIZIARIO MARITTIMO/ECONOMICO

## USA-NAVECONTROPONTE, È GUERRA DI AVVOCATI

La petroliera battente bandiera portoghese *Harbour Feature*, il 1 aprile scorso, ha abbattuto un tratto del ponte *Sarah Mildred Long*, che collega il New Hampshire con il Maine. I due Stati avrebbero multato l'armatore per danni: 2,4 milioni di dollari, tenuto conto della negligenza dell'equipaggio.

Ora è guerra di avvocati tra i proprietari della nave e la Pease Development Authority, operativa nello scalo di Portsmouth. Gli armatori sono pronti a portare in Tribunale le prove della responsabilità dell'incidente, da ascrivere interamente all'agenzia che ha assunto il comandante del rimorchiatore, impiegato nella manovra. La legge statale pone l'obbligo di avvalersi di un rimorchiatore, il cui comandante, secondo gli armatori risponderebbe di tutti i danni. Sul capitano in questione, membro della Pease Development Authority, ricadrebbe la responsabilità finale dell'incidente.

## NORVEGIA - IL PRIMO TRAGHETTO ELETTRICO

Assicurerà i collegamenti tra i fiordi norvegesi, in particolare sulla tratta Lavik- Oppedal, il primo traghetto elettrico realizzato al mondo. Il progetto, sostenuto dal ministero dei Trasporti, sarà realizzato dalla multinazionale tedesca Siemens, in collaborazione con il cantiere norvegese Fjellstrand e sarà pronto entro tre anni. Lo speciale ferryboat avrà una capacità di trasporto di circa 360 passeggeri e 120 auto, con un motore elettrico e ad un pack di batterie fast charge (solo 10 minuti per la ricarica). Avrà la forma di un catamarano con due scafi stretti, per alleggerire le carene si utilizzerà l'alluminio anziché l'acciaio convenzionalmente impiegato. Per questo il traghetto sarà non solo più leggero, ma anche più veloce rispetto alle imbarcazioni della sua categoria.

## ACCORDO RINA - RUSSIAN REGISTER

RINA Services, società di certificazione del Gruppo Rina, ha firmato un accordo di collaborazione con il Russian Maritime Register of Shipping (RS) su progetti specifici nei quali le due società hanno punti di forza complementari. Inizialmente, la collaborazione sarà focalizzata sulle competenze del RINA su yacht e navi passeggeri che possono operare in acque russe o sotto bandiera russa, mentre RS fornirà supporto al RINA rispetto alle esigenze dei suoi clienti per le notazioni di classe per la navigazione sui ghiacci su mezzi speciali adibiti alle operazioni offshore, con particolare riguardo alla ICE Class. Con l'implementazione di questo schema, le due società approfondiranno l'ulteriore sviluppo della normativa, del software relativo e degli strumenti di training nei rispettivi campi di interesse.

## NATO E CINA NEL CONTRASTO PIRATERIA

Il C.A. Antonio Natale, Comandante dell'Operazione NATO *Ocean Shield* per il contrasto alla pirateria marittima nel Golfo di Aden, ha accolto amichevolmente a bordo di Nave *San Marco* l'Amm. Yuan Yubai, Comandante

del Gruppo navale cinese in Corno d'Africa. L'Italia contribuisce all'attività di contrasto alla pirateria nella zona sin dal dicembre 2008 ed ha assunto il comando dell'Operazione *Ocean Shield* il 7 dicembre 2012.

La Nave *San Marco*, tornerà in Italia alla fine di giugno 2013, dopo circa 7 mesi di attività in mare. In base all'accordo raggiunto dai paesi della NATO il 19 marzo 2012, l'Operazione *Ocean Shield* si prolungherà fino al termine del 2014. Attualmente, la Task Force NATO è composta dalle unità: Nave *San Marco* (Italia), Tcg *Gokova* (Turchia), USS *Nicholas* (USA).

## DEIULEMAR - SEQUESTRO SOCIETÀ IMMOBILIARE

Venticinque immobili sequestrati per un valore di quasi 6,5 milioni di euro, con l'emissione di sei avvisi di garanzia. È il bilancio di un'operazione effettuata il 7 giugno scorso dai militari della Guardia di Finanza del comando provinciale di Napoli, sotto il coordinamento della Procura della Repubblica di Torre Annunziata (Napoli). La società immobiliare "Cpn" di Torre del Greco secondo gli inquirenti sarebbe riconducibile alla Deiulemar. Il gruppo armatoriale è fallito lo scorso anno, trascinando nel baratro quasi 13 mila persone che avevano investito oltre 720 milioni di euro.

L'indagine ha preso il via da due segnalazioni dell'Agenzia delle Entrate. Le Fiamme gialle hanno scoperto che la Cpn era "schermata" con l'ausilio di società fiduciarie e società di diritto estero. In particolare il 99 per cento della Cpn sarebbe stata detenuta da Ubs fiduciaria spa, mandataria della Strimland Itc con sede in Inghilterra.

Il sequestro ha riguardato 18 immobili a Torre del Greco, uno a Capri e sei a Pescopagano (L'Aquila).

## SIMULATORE NAVALE ALL'ISTITUTO TECNICO DI ANCONA

È stato inaugurato ad Ancona, presso l'Istituto di Istruzione Superiore "Volterra - Elia", il Laboratorio di Simulazione Navale, strumento di altissima tecnologia a servizio della formazione degli studenti e del personale del mare.

L'attivazione del Laboratorio colma una lacuna del comparto marittimo del Medio Adriatico e rappresenta uno strumento importante per garantire le migliori condizioni possibili per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ambiente marino. Primo esemplare al servizio del Medio Adriatico e tra i più evoluti in Italia, il simulatore diventerà punto di riferimento del settore nautico non solo per il Centro Italia ma anche per la Costa balcanica.

L'iniziativa è nata grazie a "Naviotica", progetto elaborato dall'Istituto "Volterra - Elia" d'intesa con la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Ancona e con il supporto del ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca; la realizzazione è stata resa possibile anche grazie alla collaborazione della Provincia di Ancona e del Consorzio Navale Marchigiano.

Il Laboratorio ricrea fedelmente la plancia di una nave e permette di simulare in modo estremamente realistico le diverse condizioni di navigazione, consentendo di esercitarsi nelle procedure più delicate, come le manovre di entrata e uscita dai porti e manovre anticollisione.

La cerimonia di inaugurazione si è svolta il 16 maggio scorso, presenti l'assessore al Lavoro e alla formazione della Regione Marche, Marco Luchetti, il dirigente scolastico dell'Istituto "Volterra - Elia", Patrizia Cuppini, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, direttore marittimo delle Marche e comandante del Porto di Ancona; inoltre il prefetto Alfonso Pironti, il direttore generale dell'Ufficio Scolastico regionale delle Marche Michele Calascibetta. Tanti altri ancora i rappresentanti del mondo marittimo convenuti e moltissimi i ragazzi della scuola.

## Battesimo a Pozzallo



Il 2 marzo scorso nel porto di Pozzallo, si è svolta la cerimonia di battesimo del Supply Vessel "Nos Taurus" della flotta "Neri Group" di Livorno.

L'unità sarà impiegata nelle operazioni di supporto alla piattaforma estrattiva del vicino Campo Vega dell'Edison, e sarà utilizzato anche come mezzo di sicurezza durante le operazioni di allibio.

Il supply vessel è stato costruito nei cantieri navali cinesi Yuexin Shipbuilding. Ha una stazza lorda 1537 ton, lunghezza di 58,70 m, largo 14,60 m, dotato di una potenza motore di circa 3800 kw e una velocità di navigazione di circa 12 nodi.

Alla cerimonia, officiata dal vescovo di Noto mons. Antonio Staglianò, sono intervenuti il titolare di Neri Group, il sindaco di Pozzallo Luigi Ammatuna, il Comandante della Capitaneria di Porto CV (CP) Andrea Tassara. Coordinatrice la dott. Elisa Manetti.

Sono intervenuti i rappresentanti delle autorità civili e militari, il Collegio Nazionale Capitani con il Capo Delegazione di Pozzallo, la Società Marina di Pozzallo, l'ANMI di Pozzallo e il Circolo Ufficiali della Marina Mercantile.

GIUSEPPE GALIFI

DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA

## Ship's Masters laureati via francese per uscire dalla crisi

tuale sulla Loira Nantes-Saint Nazaire, quindi hanno preso il via i seminari di approfondimento tenuti da alcuni esperti.

Di particolare interesse si è rivelata l'illustrazione del sistema educativo marittimo in Francia, che da anni segue l'iter della laurea in Ingegneria, con una Scuola ad altissima specializzazione, la *Ecole nationale supérieure maritime* (ENSM) per intendervi

della stessa classe dell'ENA (*École Nationale d'Administration*), divisa in quattro sedi: Le Havre, Nantes, St.-Malo e Marsiglia. È questa la rotta vincente per dare respiro, anche in un momento di crisi come questo, ai giovani che intendono scegliere la carriera sul mare, attraendoli e al tempo stesso nobilitandoli: l'elevamento culturale e la possibilità di provenire da una scuola di

eccellenza, già laureati e pronti al tempo stesso a lavorare sulle navi come Comandanti o Direttori di macchina oltre che, dopo un tale tirocinio a bordo, anche a terra.

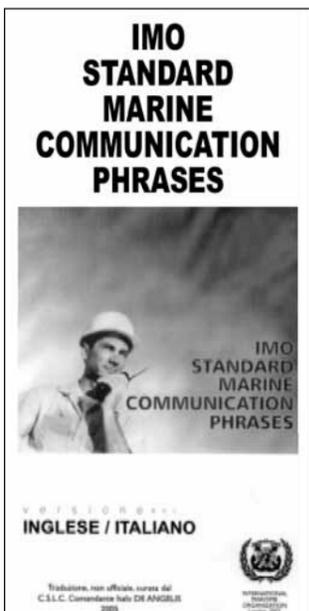
Quest'anno al raduno del Cesma erano presenti 29 Capitani provenienti da 11 Paesi.

In rappresentanza del Collegio Nazionale Capitani L. C. e M., che fa parte del Cesma dal

1997, insieme ad altre 15 associazioni di categoria europee, si è recato a Nantes Oscar Longobardi, comandante in attività su navi mercantili, docente presso l'Ente Radar, l'Accademia di Genova, il Germanischer Lloyd e presso istituzioni all'estero. Dal Collegio di Trieste era presente il comandante Mario Carabolante.

OSCAR LONGOBARDI

## I TESTI EDITI DAL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI DI L.C. E M.



NOTE TECNICHE - PROGETTI PER PROPULSIONE A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

# Scrubbers, metanolo, gas, ibrido

In un'epoca caratterizzata da regolamenti ambientali sempre più stringenti e da prezzi del combustibile in continuo aumento, armatori e operatori marittimi devono affrontare nuove e difficili sfide. Ciò sta dando grande impulso alle aziende del settore per sviluppare tecnologie e sistemi innovativi volti alla riduzione delle emissioni in atmosfera e all'aumento dell'efficienza degli impianti di propulsione. Uno dei rimedi che presenta evidenti vantaggi economici per impianti esistenti è quello di installare degli "scrubbers" in ciminiera, dispositivi che "lavano" i gas di scarico dei motori con flussi di acqua di mare oppure di acqua dolce con aggiunta di soda caustica, estraendone i famigerati SOx e i particolati.

Gli scrubbers non comportano alcuna modifica ai motori, che possono continuare ad operare con l'usuale combustibile; d'altro canto la loro installazione su navi esistenti richiede modifiche alla nave, specialmente nella zona del fumaio. Consentono di operare nelle cosiddette "ECA" o "Emission Controlled Areas", (attualmente in forza nel mar Baltico, mar del Nord, canale della Manica, coste degli Stati Uniti, Hawaii e Canada, ma che saranno estese nei prossimi anni al mar Mediterraneo, mar Nero, coste del Messico, Alaska, Grandi Laghi, Singapore, Hong Kong e Australia); non permettono però l'utilizzo di combustibili più economici. Esempi di navi "retrofitate" con gli scrubbers sono le porta contenitori "Containerships 7" e "APL England".

Il Lloyd Register e alcuni armatori vedono nell'utilizzo di metanolo un altro sistema di medio termine per eliminare le emissioni di zolfo su navi esistenti. Su 90 milioni di tonnellate di metanolo prodotte ogni anno nel mondo, solo 45 milioni vengono utilizzate, quindi il prezzo di questo combustibile potrebbe essere conveniente nell'immediato futuro. La sua natura tossica richiede particolari accorgimenti tecnici e dispositivi di sicurezza, e il suo contenuto energetico per unità di volume, pari a circa metà di quello della comune nafta, pone altri limiti per quanto riguarda l'autonomia, ma l'interesse per questo combustibile continua a salire tra gli armatori. La bassa viscosità e le scarse proprietà di lubrificazione del metanolo richiedono modifiche sostanziali al sistema di iniezione dei motori, correttivi non ancora collaudati.

La soluzione più affidabile ed economica per il lungo termine, specialmente per quanto riguarda le nuove costruzioni, è perciò rappresentata dal Gas Naturale Liquefatto (LNG). Nel settore del gas c'è grande effervescenza, specie da quando le cose hanno cominciato a muoversi non solo per quanto riguarda i motori, per cui esistono soluzioni testate e affidabili da decenni, ma soprattutto per quanto riguarda la logistica, la distribuzione e le infrastrutture, fattori che sino ad oggi avevano condizionato l'utilizzo del gas in ambito navale. L'Autorità per il Canale di Panama, (ACP) sta studiando le soluzioni tecniche per offrire alle navi in transito la possibilità di bunker



Il primo traghetto passeggeri con propulsione a LNG naviga nel mar Baltico, da gennaio di quest'anno; si chiama "Viking Grace"

con LNG, e il porto di Incheon, Corea del Sud, sarà a breve il primo in Asia dove sarà possibile effettuare rifornimenti di gas alle navi passeggeri. Anche in Europa, specialmente nelle zone ECA, infrastrutture per la fornitura del LNG stanno gradualmente crescendo.

Questo nuovo scenario mondiale ha reso possibile la costruzione e l'esercizio della "Viking Grace", primo grande traghetto passeggeri con apparato di propulsione alimentato con LNG. La nave più verde del mondo è armata dalla Finnish Viking Line e, consegnata dal cantiere STX Finland, è entrata in servizio a gennaio 2013 nel mar Baltico, sulla rotta tra Turku e Stoccolma. La nave è equipaggiata con 4 motori W50DF della Wartsila, società leader nel mondo nella tecnologia dei motori alimentati a gas, che possono operare sia con gas naturale sia con gasolio sia con nafta pesante, passando in modo dolce e graduale da un combustibile all'altro durante il funzionamento. I motori Wartsila a gas sono in grado di ridurre le emissioni di NOx dell'85% rispetto al funzionamento a nafta, e di eliminare completamente le emissioni di ossidi di zolfo e, in pratica, anche quelle di particolati. La gamma di motori "dual fuel" Wartsila spazia dal 6L20DF da 1,0 MW al 18V50DF da 17,55 MW. Wartsila ha sviluppato inoltre pacchetti completi e modulari, chiamati "LNG Pac", comprendenti, oltre ai motori, serbatoi pressurizzati, stazioni di rifornimento con valvole e collegamenti a terra, evaporatori, sistema di automazione e di controllo, sistemi di sicurezza inclusi. L'LNG Pac viene utilizzato anche per il retrofit di impianti esistenti, come avvenuto per la motocisterna Bit Viking, primo caso di conversione a gas, dove i due motori principali originali W6L46B da 5850 Kw/cad sono stati modificati in W6L50DF da 5700 Kw/cad.

A seguire il Viking Grace arriverà il primo traghetto a gas costruito dalla Fincantieri, nello stabilimento di Castellammare di Stabia, ordinato dalla Société des traversiers du Québec (Canada), con consegna a fine 2014. Lungo 130 metri, con capacità di trasporto di 800 passeggeri e 180 auto entrerà in servizio sulla rotta che collega le due sponde del fiume San Lorenzo. Come detto, il mondo pullula di iniziative nel campo della propulsione a gas, e la turca Sanmar sta costruendo il primo rimorchiatore a gas, ordinato dalla norvegese Buksér og

Berging, che entrerà in servizio alla fine del 2013. Il sistema LNG è disegnato dalla AGA Cryo e integrato da motori e sistema di propulsione azimutale Rolls Royce.

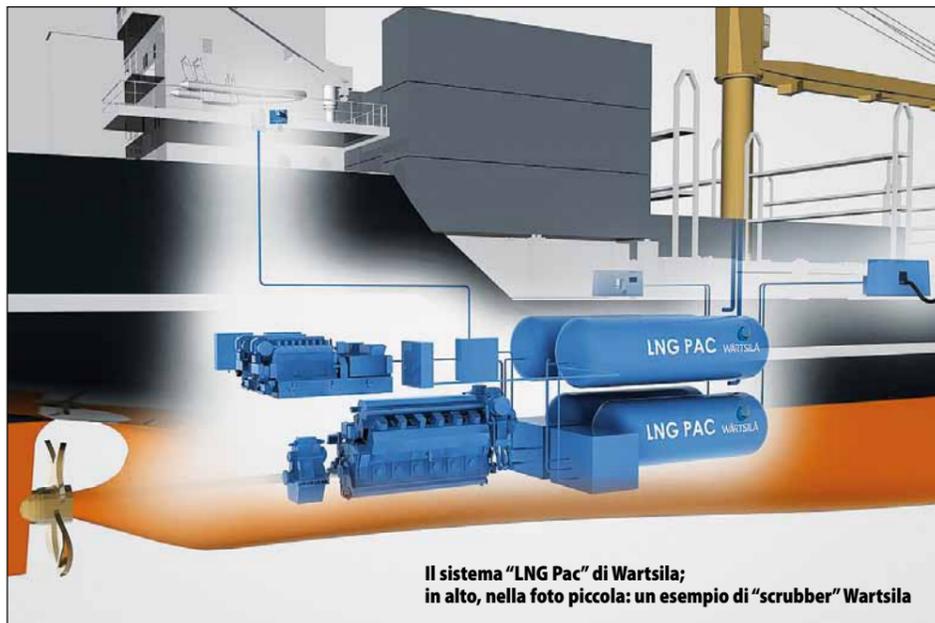
A ruota segue il Platform Supply Vessel dell'armatore norvegese Siem, in costruzione presso il cantiere norvegese



Hellesøy Verft, equipaggiato con LNG Pac Wartsila, che sarà operativo nel 2014 sui campi petroliferi del mare del Nord. In aggiunta, si fa strada la tecnologia "Ibrida", che prevede la propulsione con motori elettrici alimentati da batterie, caricate da gruppi elettrogeni di bordo. Il DNV è favorevole all'utilizzo di tali sistemi, e sta portando avanti un progetto finanziato dal Consiglio per la Ricerca della Norvegia. I sistemi di propulsione ibridi sono analoghi concettualmente a quelli utilizzati sulle automobili, come ad esempio la "Toyota Prius", ma consentono in campo navale ritorni degli investimenti molto più brevi, di circa un anno, e maggiori margini di riduzione dei consumi. Il DNV ha già sviluppato specifici regolamenti in merito.

Non deve quindi sorprendere, in questo scenario, che la Caledonian Maritime Assets abbia varato un traghetto ibrido da 150 passeggeri e 23 auto, con velocità di servizio di 9 nodi, che utilizza la più avanzata tecnologia "verde" comprendente batterie a ioni di litio e LNG Pac Wartsila. Il traghetto, parzialmente finanziato dalla Unione Europea, opererà sulle rotte del Clyde e delle isole Ebridi. È evidente che, con tali innovazioni e complessità di soluzioni e installazioni, il macchinista navale si troverà ancora di più in posizione strategica nell'ambito del sistema nave, diventando ancora di più il "Deus Ex Machina" di bordo.

GUIDO BARBAZZA



Il sistema "LNG Pac" di Wartsila; in alto, nella foto piccola: un esempio di "scrubber" Wartsila

## ASSISTENZA 24 ORE SU 24



Multiservice



**MEDICI SPECIALISTI**

**FISIOTERAPISTI**

**INFERMIERI**

**O.S.S. (Operatore Socio Sanitario)**

**BADANTI**

**SERVIZIO ODONTOIATRICO**

(in Emergenza e/o Domicilio)

**SERVIZIO AMBULANZA**

(in Italia e all'estero)

**SERVIZIO ELIAMBULANZA**

(in Italia e all'estero)

**SERVIZIO AEROAMBULANZA**

(in Italia e all'estero)

☎ 051.58.36.01

☎ 340.40.87.324

☎ 051.33.90.614

@ info@admultipservice.com

f AD Assistenza Diretta

S AD.Multiservice\_BO

**Via Parisio, 23/a - 40137 BOLOGNA**

**www.admultipservice.com**

## LETTERE E VOCI DAL MARE

## Italiani penalizzati a bordo delle piattaforme

Sono un ufficiale di macchina, matricola 18108 compartimento marittimo di Gaeta, attualmente imbarcato su un mezzo Saipem, Castoro II, IMO 8758885 bandiera estera Bahamas (che anche essendo un'autorità estera ci richiede il certificato IMO rinnovato in corso di validità).

Il mio imbarco avviene come da protocollo, preventiva d'imbarco, visita biennale rinnovata ogni due anni con timbro sul libretto di navigazione, tutti i corsi previsti dall'STCW 95 validi e firma della convenzione d'imbarco nella Capitaneria di Porto al momento di salire a bordo.

Premetto che il problema che sto esponendo non è personale, bensì di tutta la categoria di ufficiali Italiani imbarcati su questo tipo di natanti.

Leggendo questa normativa vedo che il rinnovo del mio certificato IMO mi sarà negato o addirittura declassato, compromettendo in questo modo la mia occupazione, perché il mezzo su cui sono imbarcato "non è un mezzo propulso" (come tanti altri nel settore "Off-Shore"). Quindi viene classificato come "Galleggiante".

"Galleggiante" al quale manca solo l'elica di propulsione per essere definito "Nave" ma comunque con una potenza elettrica complessiva di oltre 6000 KW, soggetto a tutte le ispezioni dei vari enti italiani ed esteri R.I.N .A., A.B.S. ecc., alloggi per oltre 200 persone con relativi servizi, sicurezza da garantire, esercitazioni di emergenza generale, abbandono nave, incendio a bordo, uomo in mare, vari addestramenti e corsi di aggiornamento.

Altri ufficiali nostri colleghi

provenienti da altre nazioni tipo Bulgaria, Polonia, Ucraina, Romania, Filippine, India ecc. con la stessa navigazione possono non solo rinnovare l'IMO ma avere anche la possibilità di effettuare l'esame per passare al grado superiore! Questo perché le nostre Capitanerie continuano a contestare la navigazione effettuata su questo tipo di mezzi al momento del rinnovo dei certificati e contemporaneamente ci chiedono tutti i documenti aggiornati al momento dell'imbarco.

Non vi sembra contraddittorio?

Nel momento di crisi che stiamo passando nella nostra tanto amata Italia, nel mondo del trasporto marittimo con il sopravvento degli extracomunitari, delle brutte notizie che si apprendono quotidianamente, sull'importanza di avere un lavoro per la dignità personale e per poter portare avanti una famiglia, non è possibile essere declassato e perdere l'occupazione. Con l'IMO che non mi verrà rinnovato ma soprattutto declassato alla categoria inferiore trovare un altro lavoro sarà un'impresa difficile.

Che ne sarà di me e della marina mercantile Italiana?

Come devo comportarmi se il mio contratto di lavoro è su questa tipologia di nave dove, da quanto ho potuto capire, il mio certificato IMO non sarà rinnovato?

Chiedo di prendere in considerazione questo problema e trovare una soluzione.

Spero in una risposta giusta ed esauriente per il mio futuro e di quello della marina mercantile Italiana.

GIANLUCA RUGGIERI

## Il silenzio che avvolge la crisi dei marittimi

Chi scrive è il Circolo Ufficiali della Marina Mercantile di Pozzallo, un sodalizio nato 4 anni fa dalla volontà di un gruppo di persone che hanno inteso mettere la loro esperienza lavorativa, maturata sulle navi in posizione di responsabilità, al servizio di chi ne avesse bisogno nel settore.

Il nostro paese sta vivendo una grave crisi economica e politica, che mai si potesse immaginare, con crescita di disoccupazione e conseguente povertà che coinvolge un terzo delle famiglie; in questo scenario si inserisce la crisi occupazionale che ha investito il settore marittimo italiano da molti più anni prima della crisi globale, ma nessuno ne parla perché i marittimi sono una piccola forza lavoro, senza peso politico, e gli ufficiali sono una piccolissima parte di questa forza.

Riteniamo che non si possa rimanere indifferenti di fronte a questa depressione abbat-

tutasi sulla gente di mare, al silenzio che la circonda e alla mancanza di iniziative per cercare di sbloccarla in qualche modo.

La situazione che vogliamo sottoporre, e che sicuramente anche Voi conoscete, ma non dobbiamo stancarci di ripeterla, è la seguente:

Per quanto riguarda gli ufficiali, attualmente la sola categoria di marittimi italiani che ancora trova qualche imbarco, c'è da dire che gli armatori richiedono solo personale con esperienza e titoli professionali.

Dal momento che gli allievi ufficiali, nonostante siano in possesso di tutti i requisiti

necessari, non riescono a trovare il fatidico 1° imbarco, e quindi acquisire esperienza lavorativa, come pensano gli armatori di poter disporre di tale personale per il futuro? E quando finalmente un ragazzo ha completato il suo tirocinio da allievo ufficiale e si appresta agli esami per il famoso "patentino", trova tanti ostacoli di natura burocratica e di organizzazione da parte delle istituzioni preposte.

Ogni Direzione Marittima adotta un suo "modus operandi" nel gestire gli esami per il patentino; non c'è uniformità tra le varie sedi e quindi può accadere che in una di esse gli esami possano essere svolti in pochi giorni, mentre in altre, tra l'esame scritto e quello orale, possono intercorrere anche mesi, costringendo l'esaminando a una pausa lavorativa forzata, col rischio di perdere delle opportunità di lavoro.

Sarebbe necessaria una riorganizzazione di questa materia nelle varie Direzioni marittime al fine di facilitare l'espletamento degli esami in tempi brevi.

Abbiamo focalizzato questo problema perché ci sembra il più significativo. Gli allievi ufficiali rappresentano il futuro ma, se gli armatori non ripensano la loro politica occupazionale al riguardo, questo futuro non sarà molto roseo; inoltre le difficoltà e le pastoie burocratiche tendono a scoraggiare i ragazzi i quali finiscono per voltare le spalle al mare, impoverendo sempre più la forza lavoro.

Se gli argomenti esposti Vi sembrano meritevoli di interesse e, se anche Voi avete delle segnalazioni da abbinare avremmo piacere di collaborare al fine di trovare finalmente ascolto nelle sedi deputate.

Il Presidente

VINCENZO BONGIARDINA

## 2013-2014 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE

**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.**

**Possono assicurarsi:**

**"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, quali Comandanti, Direttori di Macchina, 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".**

❶ L'indennizzo per la sospensione della patente è di € 4.500,00 per un mese di sospensione per un massimo di dodici mesi.

❷ L'indennizzo per il ritiro della patente è di € 54.000,00.

❸ Se sostenute sono rimborsabili le spese per la difesa sino a € 75.000.

**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 2013 al 18 Luglio 2014.**

**La somma dovuta, comprensiva di quota associativa annuale più quota assicurativa annuale è di Euro 190,00.**

**Sia il rinnovo che la prima volta può essere perfezionato presso le sedi compartimentali o le sedi delle delegazioni.**

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

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 2013.

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

Per Napoli e Delegazioni contattando i rispettivi numeri telefonici (vedi pagina 7 di Vita e Mare).

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

## QUOTE DEL COLLEGIO

Per i versamenti delle quote associative e assicurative servirsi del C/C P. 391169 intestato al COLLEGIO CAPITANI L.C. E M. - Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 Genova oppure contattare il Compartimento di Napoli e le Delegazioni. Ci preghiamo di comunicarvi qui di seguito le quote associative per l'ANNO 2013 quote che sono state già concordate con i Compartimenti:

• "Una tantum"	€ 10,00
• Aspiranti e Capitani	€ 90,00
• Allievi	€ 40,00
• Allievi Nautici	€ 20,00
• Pensionati	€ 40,00
• Soci Aderenti	€ 70,00
• Soci Sostenitori	€ 120,00

**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. 333.819.11.41 - Fax 010.247.26.30  
C.C. postale N. 391169  
E-mail: [info@collegionazionalecapitani.it](mailto:info@collegionazionalecapitani.it)

Autorizzazione Tribunale di Genova del 17-12-1964 - N. 6/64 di Registro

CENTRO STAMPA: NUOVA GRAFICA L.P. - Via Pastorino, 200 r. - 16162 Genova  
E-mail: [graficalp@graficalp.191.it](mailto:graficalp@graficalp.191.it)

Direttore responsabile: **BETTINA ARCURI**  
La collaborazione è volontaria e gratuita.  
Le opinioni espresse negli articoli riflettono idee personali degli autori.

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

Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

"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.

LA PIÙ GRANDE FLOTTA DI NAVI DELLO STESSO TIPO MAI COSTRUITA AL MONDO

# Breve storia di guerra e di pace delle 2.710 benemerite Liberty

Tutto ebbe inizio nel 1939 con lo scoppio della seconda guerra mondiale. Dopo il primo anno di conflitto l'Inghilterra aveva perso ben 385 navi mercantili per un totale di 1,7 milioni di tonnellate. Per sostituire il naviglio affondato, gli inglesi furono costretti a ordinare, negli Stati Uniti, 60 nuove navi da costruire in base a un loro progetto. Questo progetto sviluppato dal cantiere inglese J.T. Thompson & Sons di Sunderland, prevedeva una nave da carico economica, tipo "tramp", da 10.000 tonnellate di portata, lunga 123 metri, 10 nodi, cinque stive, scafo chiodato, propulsione a vapore con una macchina a triplice espansione da 2500 HP e tre caldaie scozzesi a carbone.

Causa la mancanza di disponibilità di cantieri negli Stati Uniti e l'urgenza di avere le navi a disposizione nel più breve tempo possibile, gli inglesi finanziarono la costruzione di due nuovi scali, uno a Portland nel Maine con un grande bacino di costruzione che poteva contenere sette navi contemporaneamente e l'altro a Richmond in California con sette scali convenzionali. Ogni cantiere ricevette l'ordine per 30 navi. La modifica principale al progetto originale fu l'uso della saldatura al posto della chiodatura. Le navi furono costruite in 24 mesi, gli inglesi le pagarono in contanti e al completamento dell'ordine rivendettero i due nuovi cantieri agli americani.

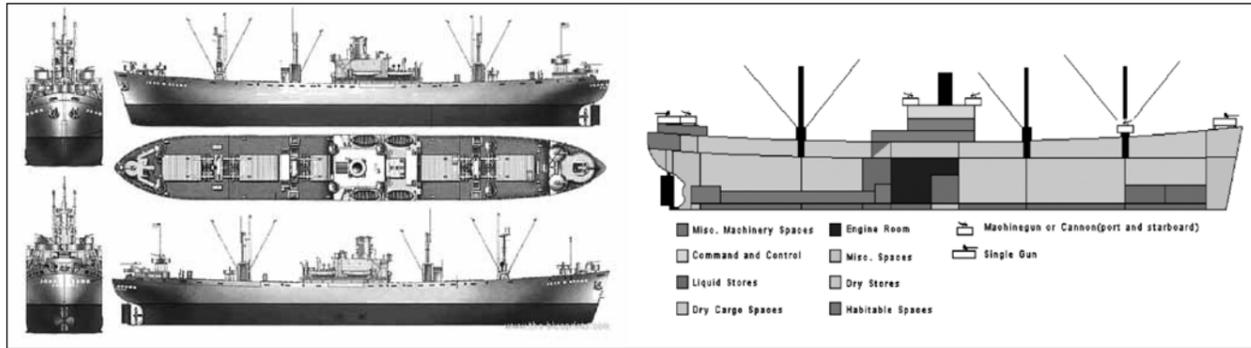
Altre navi dello stesso tipo con lo scafo chiodato furono ordinate in Canada. Durante la seconda guerra mondiale i canadesi costruirono 353 di queste navi, suddivise in tre sotto classi senza sostanziali modifiche del progetto originale inglese.

Le navi furono chiamate con il prefisso "Park" e "Fort" a seconda se alimentate a carbone o a nafta. Con lo stesso progetto furono costruite, in Inghilterra nel cantiere di Sunderland, 24 navi a carbone. Le navi inglesi ebbero il nome con il prefisso "Empire", mentre quelle costruite negli Stati Uniti "Ocean" per non offendere gli americani.

Nel dopoguerra queste navi furono identificate come Liberty inglesi o canadesi.

Quando gli Stati Uniti nel 1940 decisero di modernizzare e incrementare la loro flotta mercantile, troppo piccola e vecchia, avrebbero voluto una nave da carico più grande e veloce del progetto "Ocean". In vista di un possibile coinvolgimento nella guerra in corso, decisero di sviluppare in emergenza una nave derivata dal programma delle navi costruite per gli inglesi senza apportare grandi modifiche al progetto originale. Questa nave da carico standard identificata come EC2 fu chiamata comunemente Liberty.

Gli Stati Uniti entrarono in guerra nel dicembre 1941 e il programma per la costruzione delle navi Liberty fu fortemente accelerato e potenziato. Il primo Liberty fu il "Patrick Henry" varato il 27 settembre



1941 mentre l'ultimo l'"Albert M. Boe", fu consegnato il 30 ottobre 1945 a guerra già finita. Nell'arco di quattro anni furono costruite 2.710 navi Liberty dello stesso tipo, 2.580 furono navi da carico generale, mentre 36 nacquero con le aperture delle stive allargate per il trasporto d'aerei e 8 ebbero il cielo del doppio fondo rinforzato per il trasporto di carri armati altre 24 furono carboniere con l'apparato motore a poppa e 62 furono modificate in petroliere con paratie e suddivisioni longitudinali stagne. Le petroliere furono camuffate da navi da carico con le boccaporte e i picchi di carico per evitare che diventassero preda ambita dei sommergibili tedeschi.

Mai nella storia navale, sono state costruite così tante navi, dello stesso tipo, da un'unica nazione, in così breve tempo.

Le navi Liberty si chiamarono con il nome di patrioti, personaggi storici americani, politici, scienziati, persone eminenti legate al mare e anche di chi raccoglieva i finanziamenti per costruirle. Un Liberty fu chiamato "Amerigo Vespucci" sebbene l'Italia, all'epoca fosse in guerra contro gli Stati Uniti.

Furono considerate navi a perdere, di vita breve, utilizzabili durante la guerra per uno o due viaggi oceanici. Furono costruite con lo scopo principale di poter mettere in mare più navi di quelle che il nemico poteva affondare. Si pensava, che se mai fossero sopravvissute alla guerra, non avrebbero avuto un conveniente uso commerciale, la loro durata massima era stimata in cinque anni.

Il progetto base era identico alle navi "Ocean" inglesi. Le modifiche più importanti riguardarono l'uso esteso della saldatura al posto della chiodatura, la sistemazione dell'equipaggio in un'unica sovrastruttura centrale, la sostituzione delle caldaie scozzesi a carbone con caldaie americane a tubi d'acqua alimentare a nafta. La portata fu aumentata da 10.000 tonnellate a 10.865 mentre la velocità rimase 10/11 nodi, il consumo di nafta giornaliero era di 30 tonnellate.

Per il programma delle navi Liberty gli Stati Uniti allestirono dal niente, nel più breve tempo possibile, 18 nuovi cantieri navali con un totale di 210 scali impiegando fino a 650.000 persone. Per la maggior parte gente che non aveva mai messo piede in un cantiere navale. Migliaia di donne contribuirono a saldare gli scafi, a montare i macchinari e ad allestire gli impianti di bordo come e meglio degli uomini.

Se il primo Liberty "Patrick Henry" fu completato nel cantiere Bethlehem di Baltimora in 245 giorni, per la ventesima nave furono necessari 120 giorni mentre per la cinquantesima ne bastarono 58. La media, per il completamento di una nave fu di circa 42 giorni. Il record fu ottenuto dal cantiere di Richmond, California che impiegò, tra la posa della chiglia e il varo di un Liberty, 4 giorni e 15 ore e ulteriori 3 giorni per l'allestimento finale. Che gli Stati Uniti abbiano costruito una nave Liberty al giorno è una leggenda, è vero invece che a volte ne sia stata consegnata più di una al giorno.

Questo eccezionale risultato fu reso possibile dall'adozione della produzione di massa di parti e componenti rigorosamente identici e interscambiabili. La costruzione degli scafi fu accelerata grazie all'adozione della saldatura e la fabbricazione di pannelli e blocchi assemblati dentro e fuori i cantieri.

Le parti prefabbricate e allestite erano collegate fra di loro sugli scali serviti da gru di grande sollevamento, fino a 250 tonnellate. Oggi una pratica comune ma innovativa per quei tempi. Con circa 100 sollevamenti era completato uno scafo sullo scalo.

La saldatura fu impiegata estensivamente per lo scafo, anche se in molti casi le ordinate furono chiodate al fasciame. Per una nave Liberty canadese o inglese, tutta chiodata, occorrevano 480.000 chiodi mentre per quelle americane solo 23.000. Le 384 navi costruite nel cantiere Bethlehem di Baltimora avevano i corsi longitudinali dello scafo chiodati (114.000 chiodi) mentre i giunti verticali erano saldati. Al contrario di quanto comunemente si pensi, solo 353 navi Liberty furono completamente saldate.

L'apparato motore delle navi Liberty era di concezione superata anche per quei tempi. La motrice era una macchina a vapore a triplice espansione nata da un progetto inglese che risaliva al 1910, mentre le due caldaie americane a tubi d'acqua sub-verticali Babcock & Wilcock erano state progettate addirittura nel 1900 e modificate poi per bruciare nafta. Tre piccole dinamo azionate da macchine monocilindriche a vapore alimentavano a 120 volt l'impianto elettrico ridotto al minimo. In caso di black-out, la motrice continuava a funzionare normalmente, essendo tutti gli ausiliari di macchina azionati a vapore. Un impianto di macchina così semplice e sicuro permise di essere con-

dotto senza troppe difficoltà da personale con poca esperienza di bordo.

A dispetto delle critiche che avevano accolto all'inizio la scelta di costruire una flotta di queste navi, le navi Liberty operarono bene durante la guerra in ogni condizione di tempo e di mare trasportando milioni di tonnellate d'armamenti e rifornimenti in tutti mari.

Molti Liberty fecero parte dei convogli dell'Atlantico inclusi quelli per le pericolose rotte nordiche nel Mare di Barents e nel Mar Bianco, per lo sbarco in Normandia ne furono impiegati 600. Subirono forti perdite da parte di sottomarini, navi corsare, mine, esplosioni, collisioni, incagli, rotture, attacchi aerei e kamikaze. In totale andarono persi 301 Liberty di cui 50 furono affondati durante il loro primo viaggio. L'intrinseca robustezza e la buona compartimentazione, realizzata da sette paratie trasversali, permisero la sopravvivenza di diversi Liberty sebbene gravemente colpiti e danneggiati. I Liberty erano dotati di un armamento leggero, due cannoni e sei mitragliatrici e si difesero come poterono durante gli attacchi aerei e navali di superficie. Lo "Stephen Hopkins" attaccato nell'Atlantico del sud dalla nave corsara tedesca "Stier" fortemente armata di grossi cannoni, colpì con 15 cannonate l'aggressore facendolo esplodere e affondare, dopo di che andò a picco a sua volta dopo essersi incendiato.

I Liberty furono piagati da diversi danni strutturali che in alcuni casi furono catastrofici. Da un'indagine condotta su quest'argomento risultò che in ben 432 navi saldate occorsero fratture nelle strutture di scafo. Per lo più erano fratture non gravi, ma in 95 navi interessarono la trave scafo. Si spaccarono in due 6 navi Liberty mentre altre 15 ebbero il ponte di forza fratturato.

A differenza delle navi chiodate, le strutture saldate dello scafo continue e monolitiche erano suscettibili alla propagazione delle fratture dovute a difetti di saldatura e intagli strutturali, navigazione in climi freddi, sollecitazioni eccessive a causa di navi sovraccaricate o in zavorra leggera e all'acciaio usato a quei tempi che aveva un comportamento fragile alle basse temperature.

Le navi Liberty dopo aver scaricato completamente il carico avevano 2800 tonnellate di zavorra, insufficiente per affrontare il viaggio oceanico di ritorno in condizioni meteorologiche avverse. Con questa

zavorra leggera potevano risultare poco stabili e rollavano fortemente creando condizioni di vita gravose agli equipaggi e sollecitazioni pericolose allo scafo. Era quindi necessario imbarcare nelle stive zavorra solida come sabbia in sacchi. Dall'Inghilterra, in molte occasioni, furono imbarcate macerie degli edifici bombardati più reperibili della sabbia. Queste macerie furono utilizzate per rinforzare gli argini dell'East River Drive di New York, dove sorge oggi il palazzo dell'ONU.

Gli Stati Uniti emersero dalla guerra, nonostante le perdite, con una formidabile flotta mercantile. Durante il conflitto furono costruite più di 5700 navi, non solo Liberty, ma anche centinaia e centinaia di altre navi di ogni tipo tra cui le petroliere T-2 e le navi da carico di progetto americano come i Victory e i C-1, C-2 e C-3. Queste navi di proprietà della US Maritime Commission furono cedute in leasing agli armatori americani che a loro volta li noleggiarono alle forze armate e alle agenzie governative.

Al termine del conflitto, per ragioni politiche, gli Stati Uniti decisero di vendere un primo lotto di questa enorme flotta ai paesi devastati dalla guerra e anche all'Italia che pure aveva combattuto contro di loro. Furono ceduti 125 Liberty all'Inghilterra, 100 alla Grecia, 75 alla Francia, 18 alla Cina, 24 alla Norvegia, 50 alla Russia e 100 all'Italia. In seguito altre centinaia di navi Liberty furono vendute ad armatori americani e stranieri. Gli Inglesi che erano a conoscenza dei problemi strutturali dei Liberty acquistarono le navi costruite dal Cantiere Bethlehem di Baltimora, con i corsi orizzontali di scafo chiodati che potevano agire da "crack arrestors".

In verità gli armatori italiani utilizzarono in totale 162 navi Liberty ottenute per altre assegnazioni e acquisiti nel libero mercato. Di questi, 123 erano americani, 35 canadesi con lo scafo chiodato e 4 Baby-Liberty. I Baby-Liberty erano navi costruite per uso costiero, lunghezza 76 metri, 2830 tonnellate di portata.

I Liberty americani furono acquistati dal Governo italiano, al prezzo di circa 545.000 dollari per unità, un terzo del loro costo di costruzione. Il Governo a sua volta li rivendette allo stesso prezzo agli armatori italiani in sostituzione del naviglio perduto durante la guerra. Gli armatori pagarono allo stato il 25% in contanti ricorrendo per il resto a un mutuo ventennale a basso interesse, un ottimo affare. All'inizio del

conflitto mondiale, nel 1939, la flotta mercantile italiana era composta da 1200 unità per 3,3 milioni di tonnellate di stazza lorda, alla fine della guerra, nel 1945, erano rimaste solo poche navi per un totale di 200.000 tonnellate, il resto era andato distrutto. L'Italia, dopo la guerra, aveva urgente bisogno di ricostruire la sua marina mercantile e il solo apporto dei Liberty fece aumentare di colpo la flotta di circa 1,2 milioni di tonnellate di stazza contribuendo efficacemente alla ripresa del paese.

Queste navi segnarono la carriera e la vita di due generazioni di ufficiali di coperta e di macchina italiani e di migliaia di marittimi, lasciando una traccia indelebile nella storia della nostra marineria.

Gli Stati Uniti disarmarono migliaia di navi Liberty negli estuari dei fiumi e nelle lagune come flotta della riserva. Furono preservate adeguatamente per un pronto uso, molte di loro furono riarmate durante la guerra di Corea, la crisi del canale di Suez e il conflitto del Vietnam. Passando gli anni queste navi furono considerate obsolete e inutilizzabili e furono demolite.

I Liberty nel tempo subirono allungamenti e riconversioni di ogni tipo, furono usati come chiatte, pontili, navi fattoria per la pesca, depositi per lo stoccaggio, navi scuola oppure affondate per formare oasi per i pesci. Lo "Sturgis" ex "Charles H. Cugle" fu convertito nella prima centrale elettrica nucleare galleggiante. In Italia, alcuni Liberty furono convertiti in motonavi utilizzando un motore Fiat 686 da 3500 HP, la velocità cambiò solo di poco, 12/13 nodi.

Oggi ne rimangono solo due il "Jeremiah O'Brien" a San Francisco e il "John W. Brown" a Baltimora, navi museo ma ancora funzionanti.

Senza troppo vantarsene si può affermare che l'ultimo Liberty sia stato costruito a Genova nel 1950. Due tronconi recuperati da navi Liberty che erano andate perdute dopo essersi incagliate, la parte prodiera del "Bert Williams II" e la parte poppiera del "Nathaniel Bacon", furono uniti per costruire un nuovo Liberty, più lungo di 10 metri con una stiva addizionale, chiamato "Boccadasse".

Le cassandre che avevano criticato il progetto delle navi Liberty e ne avevano stimata una vita massima di cinque anni furono sonoramente smentite.

In pratica queste navi furono utilizzate per oltre 20 anni, con buoni risultati operativi per ogni tipo di carico in ogni parte del mondo. I Liberty diventando più vecchi subirono naufragi, incendi, avarie e tragedie, 280 affondarono in tempo di pace. Era normale vederli ormeggiati nei porti fino agli anni settanta del 1900, dopo di che furono demoliti. Alcuni Liberty greci navigarono fino al 1985, 40 anni di profittevole servizio, non male!

L'epopea delle navi Liberty era finita.

ASSEMBLEA DEL CESMA A NANTES - TUTELA DELLA PROFESSIONALITÀ E DEL LAVORO MARITTIMO DA PARTE DI TUTTI I PROTAGONISTI DELLO SHIPPING

## Più formazione per i giovani e anche più diritti



Gli allievi dell'Ecole Nationale Supérieure Maritime insieme al presidente della Repubblica francese F. Hollande, al battesimo della nave "Jules Verne" (CMA CGM), il 4 giugno scorso a Marsiglia

Un tema molto sentito presso l'assemblea dei comandanti europei a Nantes è stato quello della crisi occupazionale dei marittimi in Europa: la mancanza di opportunità di lavoro per i giovani ufficiali europei, la difficoltà di avanzamento nella carriera, sono mali diffusi in tutti i Paesi rappresentati dal Cesma. I comandanti sottolineano come nel Vecchio Continente sia addirittura a rischio un importante patrimonio culturale, un bagaglio di conoscenze professionali, che potrebbe andare perduto.

In Italia il problema dell'imbarco degli Allievi assume contorni veramente allarmanti; l'intera marineria italiana è vicina alla scomparsa. Per questo il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ha ritenuto opportuno scrivere una lettera al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi, per cercare di sensibilizzare una politica da anni sorda alle problematiche dei marittimi (vedi a pagina 1).

Al convegno di Nantes è intervenuto Francois Marendet, nominato dal Presidente Hollande nel 2012 Direttore Generale dell'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), che forma gli Ufficiali della marina mercantile francese. Marendet, che è stato Consigliere del Ministro dei Trasporti nel 2002 e Direttore Generale del Porto di Nantes - Saint Nazaire nel 2008, ha spiegato ai capitani europei come funziona l'Istituto.

A seguito della riforma del sistema di istruzione marittima del 2009, la scuola (che è controllata dal ministro dei Trasporti e del Mare) può rilasciare dopo 5 anni di studi (di cui un anno di navigazione) la laurea in ingegneria, oltre alla quale si è preparati a lavorare come Direttori di macchina o Comandanti. I primi laureati presso l'ENSM (hanno iniziato questo percorso 180 studenti) saranno pronti nel 2016. La Scuola ha sede a Nantes, Le Havre, Saint Malo, Marsiglia; a queste sedi si aggiunge il Centro di addestramento al salvataggio in mare (CESAME) che si trova a Saint Malo.

Gli allievi dell'ENSM possono scegliere di studiare uno, due o cinque anni, ottenendo tutti i diplomi superiori previsti dalla marina mercantile, da Marinaio e Ufficiale di Guardia (OOW) a Direttore di Macchina e Comandante.

La scuola assicura standard elevatissimi e accetta ogni anno al massimo 125 allievi; vi si accede tramite concorso.

Un altro argomento importante analizzato dai comandanti europei riguarda l'introduzione della Convenzione sul lavoro marittimo (Maritime Labour Convention 2006), una legge-quadro internazionale destinata a migliorare la qualità del lavoro a bordo e che per questo trova concordi i capitani nel sostenere la sua prossima entrata in vigore (diventerà obbligatoria dal settembre 2013).

Tuttavia cresce la preoccupazione per i compiti e la responsabilità, sempre più pesanti, a carico dei comandanti. Da questo punto di vista specifico, alcune interessanti riflessioni sulla normativa sono state introdotte all'Assemblea, dal professor Francois Mandin, che insegna Diritto presso l'Università di Nantes.

Bisogna chiarire innanzi tutto la vastità della portata di tale Convenzione: essa riguarda tutti i marittimi del mondo, senza distinzione alcuna, assumendo ruolo di importante strumento per l'affermazione dei diritti fondamentali dei lavoratori, del dialogo sociale e della contrattazione collettiva. La nuova convenzione farà la differenza nella vita lavorativa di moltissime persone.

Mandin ha indagato in particolare sulla figura e il ruolo del comandante, che alla luce della MLC risulterebbe ambivalente, perché sebbene equiparato come lavoratore a tutti gli altri marittimi, continuerebbe a mantenere obblighi di tipo sociale gestionale, tra cui: controllare le ore di riposo dell'equipaggio e il pagamento degli stipendi; decidere un porto conveniente per il rimpatrio dei marittimi; vigilare che siano applicate le condizioni di vita e di lavoro a bordo prescritte; conoscere la Convenzione affinché sia applicata correttamente; eseguire le ispezioni a bordo; tenere il nuovo registro dei reclami. Certo, l'adempimento di questi obblighi deriva in gran parte dall'armatore, ma è il comandante che deve applicare la Convenzione, quindi ne è anche responsabile. Si tratta dunque di un dipendente che nello stesso tempo ha compiti istituzionali.

Il discorso della novità di tale ruolo non riguarderà tanto le navi battenti bandiera italiana (o altre europee), dove già la legge (Port State Control) prevede obblighi stringenti, quanto le navi di altri Paesi meno avvezzi a regole e controlli severi.

OSCAR LONGOBARDI

## La voce dei comandanti europei Navigare in sicurezza è possibile

I comandanti europei riuniti alla 18ma Assemblea del Cesma presso Nantes hanno riassunto le loro posizioni in un documento, una sorta di linea guida per i loro prossimi interventi a difesa della professionalità e della sicurezza marittima. Nei due giorni di lavoro sono state affrontate le principali tematiche legate alla navigazione, fra cui la sempre più preoccupante tendenza alla criminalizzazione della categoria, in particolare dei comandanti. Si tratta di un tema che sta a cuore al Cesma, purtroppo negli ultimi anni coinvolta direttamente nella tutela di diversi ufficiali imprigionati ingiustamente o con eccesso di uso della detenzione in varie parti del globo.

All'indomani dell'incidente della *Costa Concordia*, il segretario del Cesma Fred van Wijnen si era recato a Grosseto, dove era iniziato il processo nei confronti del comandante della nave da crociera, per rendersi conto personalmente che non si trattasse dell'ennesimo episodio di criminalizzazione. In questo caso l'enorme eco mediatica dell'incidente infatti aveva preoccupato l'Associazione.

Secondo il Cesma, per evitare il rischio di criminalizzazione dei comandanti, occorre la cooperazione tra tutti i soggetti dello shipping: per questo raccomanda gli armatori di offrire difesa legale ai propri ufficiali.



Il ponte di comando di una nave in cemento armato, presso la sede dell'Ecole Nationale Supérieure Maritime di Marsiglia; la scuola è presente anche a Nantes, Le Havre e Saint Malo

Nel caso siano trattenuti dalle autorità locali, a seguito di incidenti, dovrebbero essere sostenuti legalmente, almeno fino a quando non sia stato pronunciato un verdetto nei loro confronti. Infine i comandanti stessi sono stati invitati a mettersi al riparo da ogni rischio, prendendo in considerazione una copertura assicurativa.

L'Assemblea ha preso posizione ancora una volta sul problema della pirateria e delle rapine contro le navi, ribadendo come sia giusto ricorrere a tutti i mezzi per fermare questa piaga. Si guarda con occhio critico all'uso delle armi a bordo, nel timore di un'escalation di violenza. La principale preoccupazione deve essere sempre

quella di salvaguardare la vita dei marittimi. Si accetta la presenza di squadre armate private o di militari, a patto però che l'autorità del comandante venga sempre rispettata. Anche nelle situazioni in cui si debba ricorrere all'intervento armato, l'ultima parola si vuole che sia sempre quella del comandante della nave.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. aderisce da anni a questa linea; coerente la nomina quale "Responsabile Nazionale per tutte le tematiche relative alla security" del contrammiraglio Giovanni Galatolo (vedi a pag. 2).

L'affaticamento è diventato uno dei maggiori impedimenti alla sicurezza nel settore

marittimo. I risultati finali del progetto europeo *Horizon*, che per quasi tre anni aveva indagato tramite il simulatore del ponte e della Macchina sugli effetti della fatica a bordo, sono patrimonio anche del Cesma e conosciuti dall'IMO.

In *Vita e Mare* (1-2/2012) avevamo presentato le conclusioni di questa indagine. Ne era risultato che il maggiore pericolo di colpi di sonno sul ponte si verifica nel caso dell'alternanza di sei ore di lavoro e sei di pausa. La richiesta di tre ufficiali autorizzati alla guardia, incluso il comandante, su ogni nave da 500 GT o più, è tuttora raccomandata dal Cesma (ovvero la guardia di 4 ore di servizio e 8 ore di riposo). I comandanti europei denunciano la clausola di flessibilità delle ore di lavoro prevista dalla Convenzione STCW, che ammette il sistema di sei ore di servizio e sei ore di pausa, dannoso ai fini della sicurezza della navigazione e della salute stessa dei marittimi. Ormai vi sono abbondanti riscontri scientifici di ciò.

Altri punti affrontati: sicurezza a bordo delle navi ro-ro e delle grandi unità da crociera, lance di salvataggio pericolose. Il Cesma intende sollecitare gli organismi internazionali e gli stati di bandiera, affinché la situazione cambi, proponendosi anche quale consulente nell'ambito delle Commissioni Europee, al fine di introdurre miglioramenti.

## MARITIME TRAINING CENTER



**CENTRO DI ADDESTRAMENTO INTERNAZIONALE PER IL PERSONALE MARITTIMO**

Istituto Tecnico Nautico Statale



MARITIME TRAINING CENTER - VIA ARNO 36 - 80126 NAPOLI  
TEL. 081 7675353 FAX: 081 2412896  
E-MAIL: mtcinf@iol.it - www.mtcnapoli.com



**NEL CENTRO DI ADDESTRAMENTO SI SVOLGONO CORSI PREVISTI DALLA S.T.C.W. '95 RICONOSCIUTI ED AUTORIZZATI DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**



**Antincendio Base ed Avanzato**  
FIREFIGHTING BASIC AND ADVANCED



**Sopravvivenza e Salvataggio**  
PERSONAL SURVIVAL

P.S.S.R.



**Bridge Team Management**



**Condizionamento e Frigo**  
AIR CONDITIONING AND REFRIGERATOR



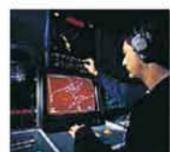
**Primo Soccorso**  
FIRST AID



**Manovra**  
SHIP HANDLING



**Radar-ARPA**  
Informatica



**G.M.D.S.S.**  
Inglese Tecnico Mar.



**Automazione Navale**  
Elettronica



**M.A.M.S. M.A.B.E.V.**

**La MTC cerca e seleziona personale per società di navigazione Italiane e straniere. Potete inviare le Vostre Candidature all'indirizzo sopra riportato.**