

VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

UN'ECCELLENZA MARITTIMA SOSTENUTA ANCHE DAI CAPITANI

Riparte l'Ente Radar motore l'Accademia

L'anno scorso ha compiuto 50 anni nell'incertezza: l'Ente Radar Guglielmo Marconi, una delle istituzioni d'eccellenza che hanno contribuito alla formazione e aggiornamento dei marittimi, con sede a Genova, ha rischiato di scomparire.

Fondato nel 1962 da Comune di Genova, Camera di Commercio, Ente Fiera, l'Istituto è stato destinato a svolgere, senza fini di lucro, un'attività di pubblica utilità nell'interesse della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare. Dall'inizio della sua attività, l'Ente è divenuto il principale centro nazionale di addestramento per il personale marittimo in tema di impiego del radar per la navigazione e la manovra.

Negli ultimi dieci anni però l'Istituto ha sofferto la concorrenza delle scuole private: offerta formativa diversificata e prezzi più competitivi lo hanno portato sull'orlo del fallimento. Dopo un paio di gare andate a vuoto per cercare di salvare l'istituto, ora è stata fondata la società che dovrà dargli nuovo impulso: formata per l'80% dalla Fondazione Accademia della Marina Mercantile, che ha acquisito il marchio e per il 10% dall'Istituto nautico San Giorgio. Per il restante 10% il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. si è proposto quale partner ideale. La domanda di partecipazione è stata accettata e si attende a breve il parere favorevole della Giunta; la procedura in corso si concluderà presumibilmente entro un mese.

Eugenio Massolo, presidente dell'Accademia prevede di ripartire con i corsi entro maggio, con buone prospettive di chiudere l'anno in pareggio: Saranno ripresi - spiega Massolo - i corsi di addestramento dei nostri allievi e quelli dell'istituto nautico, le certificazioni dei nostri allievi per corsi radar, radar arpa, bridge management. Sia-



Il simulatore dell'Ente Radar con alcuni Allievi

mo in attesa dell'autorizzazione del ministero Trasporti, per potere ricominciare. Si ripartirà anche con le certificazioni finanziate dal Fondo nazionale marittimi per allievi ufficiali che non frequentano l'Accademia, come già avveniva con l'Ente e quindi saremo in grado di offrire corsi sul mercato, in primo luogo alle compagnie con cui

lavoriamo abitualmente: molto competitivi saranno quelli per la cartografia elettronica (Ecdis). In questo senso occorrerà rinnovare le strumentazioni: sono stati già stanziati 180.000 euro (di cui 150.000 di fondi Fas e 20.000 offerti dalle due aziende Costa Crociere e Grandi Navi Veloci).

Buon vento.

Chi vuole Vita e Mare via mail?

Al fine di facilitare la tempestiva ricezione di Vita e Mare ai soci, il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. informa che dai prossimi numeri il nostro giornale sarà spedito via mail. Ricevere Vita e Mare in pdf, direttamente sulla propria scrivania, tramite computer, rappresenta un sicuro vantaggio per tutti coloro che, per motivi di lavoro, essendo in navigazione o temporaneamente in uffici all'estero, non possono ricevere in tempi rapidi il giornale.

Con questa modalità speriamo anche di risolvere i diversi problemi comunicati da alcune Delegazioni e singoli soci, ovvero ritardo del servizio postale, quando non addirittura smarrimento delle copie spedite.

I soci che preferissero continuare invece ricevere Vita e Mare in formato tradizionale cartaceo sono gentilmente pregati di comunicare la propria scelta alla Segreteria nazionale del Collegio (010-2472746, info@collegionazionalecapitani.it). In questo modo la loro opzione verrà rispettata.

Si ringraziano tutti i soci per la collaborazione.

I SINDACATI: ALZARE GLI STANDARD FORMATIVI

Perché cresce la flotta non il lavoro

Nello scorso numero di Vita e Mare viene riportato l'articolo dal titolo Cresce la flotta di bandiera ma spariscono i nostri marittimi, argomento sul quale, lungi dall'intento di alimentare inutili e sterili polemiche, riteniamo utile avanzare alcune riflessioni. Partiamo con ordine. Come noto, nel 1998, in risposta alla richiesta di rilancio del settore marittimo nata negli anni addietro, la politica approvò la legge che istituiva il Registro internazionale.

Fu una scelta assai coraggiosa e senza dubbio positiva che ha determinato da subito il ritorno in bandiera nazionale di tante unità prima battenti bandiere estere, nonché l'incremento dell'occupazione nazionale.

Politiche analoghe sono state adottate peraltro anche da Stati dell'Unione europea con

tradizione marittima. Tuttavia, fin da principio, si assisteva alla distribuzione non omogenea dell'incremento occupazionale a causa dell'oggettiva esistenza di differenti mercati del lavoro marittimo. Nell'ambito del cabotaggio nazionale ed europeo, ovvero nei traghetti, si è concentrata la stragrande occupazione marittima anche con qualifiche meno elevate; mentre, nel traffico internazionale - ove non esistono vincoli comunitari - l'armatore per competere a livello mondiale spesso è ricorso, piaccia o meno, al mercato globale per la composizione degli equipaggi.

Il problema quindi, come si può comprendere, è molto più complesso ed articolato di quanto possa apparire e non riguarda solo il nostro Paese, bensì tutta la comunità marittima europea.

Il dato di fondo è che nessuno è in condizione di vietare ad un armatore di cambiare bandiera a favore non necessariamente di bandiere ombra. Per questi motivi si è da tempo impegnati su diversi fronti tra cui il rispetto delle regole internazionali e la tutela occupazionale.

Il Sindacato, per mezzo dell'importante contributo di International Transport Workers' Federation e di European Transport Workers' Federation, è in campo da tempo per verificare che vengano rispettate le Convenzioni internazionali al fine di evitare situazioni di dumping economico e sociale.

Un aspetto particolarmente importante e delicato, anche per i riflessi negativi sulla sicurezza della navigazione, è rappresentato, ad esempio, dal rispetto delle condizioni minime di addestramento e formazione.

Inoltre, assieme a tantissimi marittimi, prosegue la difficile battaglia per mantenere e rilanciare l'occupazione per far sì che gli italiani possano conservare il loro posto di lavoro. Ciò attraverso la costruzione di percorsi formativi per il personale con qualifiche iniziali o in esubero a favore di altre figure maggiormente tecniche e professionalizzate. Non solo. Un'altra sfida è rappresentata dal rilancio della vocazione marittima da parte di nuove generazioni di ufficiali mediante intese con gli armatori che favoriscano percorsi di tale direzione per creare importanti opportunità.

Per concludere, la rotta è segnata: Filt Cgil - Fit Cisl - Uiltrasporti proseguiranno il loro impegno per tutelare gli interessi della gente di mare e per far sì che il maggior numero di lavoratori possa, soprattutto nell'attuale fase economica, continuare ad andare per mare.

FABIO MARANTE, MAURO SCOGNAMILLO, GIUSEPPE NOCERINO
Filt Cgil - Fit Cisl - Uiltrasporti Genova e Liguria

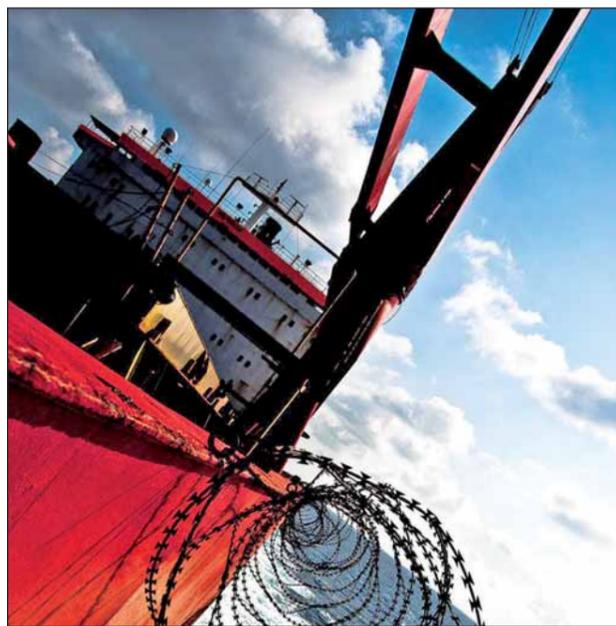
TROPPE INCERTEZZE NELL'APPLICAZIONE DELLE NORME IMO ANTIABBORDAGGI

L'escalation della pirateria impone risposte univoche

Gli attacchi dei pirati somali alle navi mercantili stanno calando di numero, grazie alla pressione militare e alle misure dell'Onu a sostegno di un Paese dilaniato dalla fame; ma ecco che il fenomeno esplose in modo violentissimo sulle coste dell'West Africa, epicentro la Nigeria. In Italia è stato appena dato il via alla norma che autorizza l'imbarco dei contractors privati in funzione antipirateria nelle zone ad "alto rischio" e immediatamente gli armatori rilevano contraddizioni che rendono il testo di legge inapplicabile. Non solo. Dubbi e incertezze vengono evidenziati anche da fonti qualificate e superpartes. Sentite.

Ancora una volta siamo di fronte a una norma che non tiene conto delle "Best Management Practice 4", volute dall'IMO, a difesa delle navi contro gli attacchi dei pirati: lì è tutto scritto e sta la vera soluzione per risolvere il problema della pirateria marittima. Tutti ne parlano ma in verità nessuno si va a leggere queste semplici norme e cosa prescrivono... Purtroppo il provvedimento che autorizza in Italia l'imbarco dei cosiddetti "contractors" non ne tiene conto.

Il contrammiraglio Giovanni Galatolo, che è stato comandante della Centrale operativa nazionale della Guardia Costiera, ribadisce le sue idee a proposito di anti-pirateria. Già in Vita e Mare



Filo spinato contro gli assalti (foto del cap. Fabio Parisi)

7-8 del 2012 ci aveva illustrato il suo pensiero in proposito, presentando il suo Metodo. Oggi come allora torna sulle "BMP4" e aggiunge: La gestione della sicurezza a bordo si fa partendo dal training; bisognerebbe addestrare gli equipaggi per evitare il panico di fronte a un attacco di pirati e infine basterebbe affiancare al comandante della nave un "Anti-piracy advisor", ovvero una persona esperta, non necessariamente armata.

A bordo delle navi di bandiera italiana - prosegue Galatolo - l'osservanza delle BMP continuerà ad essere elusa? Eppure

al capitolo 4.6 si legge: "The majority of piracy attacks have been repelled by ship's crew who have planned and trained in advance of the passage and applied the BMPs contained within this booklet." E al capitolo 8 si raccomanda gli uomini non arruolati a bordo.

La figura di "Antipiracy advisor", ovvero una persona che affianchi il comandante nei momenti critici e che addestri in continuazione l'equipaggio, sarebbe sufficiente. Anche per gli armatori sarebbe un bel risparmio...

Altri articoli sullo stesso tema a pag.5

Il dragamine USA tradito dall'Ecdis



Sono in corso le operazioni di rimozione del Guardian, uno dei 14 dragamine di classe Avenger della Marina militare statunitense, finito sulla barriera corallina delle Filippine. Per scongiurare il rischio di un disastro ecologico, sono stati rimossi 56 mila litri di carburante, quindi la nave è stata tagliata in tre tronconi, sollevati da gru e depositati su piattaforme galleggianti.

L'unità militare (costata 61 milioni di dollari), il 17 gennaio scorso si era incagliata (vedi lo scorso numero di Vita e Mare) probabilmente a causa di un errore legato alla lettura delle carte digitali a bordo. L'incidente ripropone con forza la necessità di non sottovalutare i rischi della navigazione elettronica, introdotta obbligatoriamente ormai dalla normativa internazionale.

A pag. 4 l'articolo di Domenico Lafauci affronta un nuovo aspetto della vulnerabilità del sistema Ecdis, dipendente a sua volta dai sistemi globali satellitari.

DALL'ACCADEMIA ALLO STRETTO DI MALACCA

Diario di bordo di un allievo che pensa positivo



Manuel Pollio, giovane Allievo ufficiale di coperta, frequenta il II anno all'Accademia della Marina Mercantile. Nel corso della cerimonia del Premio San Giorgio 2012, organizzato dal Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., ha ricevuto una borsa di studio, quale migliore Allievo di coperta dell'Accademia. Al suo secondo imbarco, sempre a bordo di petroliere per la medesima compagnia, Manuel ci ha mandato uno scritto che testimonia la sua passione per la vita sul mare e anche la sua fortuna, avendo trovato un gruppo di persone in grado di insegnare e trasmettere i valori positivi del lavoro sulle navi.

Il giorno 15 Agosto 2012 inizia la mia seconda esperienza a bordo: partenza dall'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova, destinazione Singapore. La Nave *Totonno Bottiglieri*, degli armatori Rizzo Bottiglieri De Carlini di Torre del Greco, mi aspettava all'ancora fuori Tanjung Pelepas (Malesia).

Arrivato a Singapore, l'autista dell'agenzia locale, mi ha accompagnato al Seamen's Club dove avrei incontrato gli altri membri dell'equipaggio che sarebbero imbarcati con me. Ad attendermi al Seamen's club, grande e piacevole sorpresa, c'era il comandante Francesco Raffi, conosciuto durante la prima esperienza a bordo (Dic. 2011 - Apr. 2012), in compagnia del cameriere (filippino, anche lui vecchia conoscenza) e il marinaio, un ragazzo simpatico ed educato mio coetaneo (anch'egli proveniente dalle Filippine).

Il giorno seguente, abbiamo raggiunto il porto di Singapore dove ci attendeva una lancia di servizio che ci avrebbe portato verso la nave. Due ore dopo siamo a bordo della M/C TONNO BOTTIGLIERI, una petroliera di recente costruzione, 60185 TSL dove, per i successivi cinque mesi, ho lavorato come Allievo uff.le di coperta.

Il rapporto con gli ufficiali e l'equipaggio si è rivelato ottimo: un aspetto fondamentale per affrontare la vita di bordo. Spesso la nave diventa un luogo ristretto per una ventina di persone o poco più, che finiscono per condividere gli stessi spazi per molto tempo. Il clima familiare che è venuto a crearsi, sempre nel rispetto del grado, era molto forte, soprattutto tra gli unici italiani imbarcati: il comandante, il direttore di macchina, il terzo uff.le di coperta, l'allievo di macchina ed io.

Ho avuto la fortuna di essere di guardia con il terzo uff.le, il quale mi ha permesso di conoscere a fondo il lavoro ed i compiti che dovrò svolgere

in futuro, una volta ottenuto il patentino. Tra me ed il terzo Filippo di Norscia, diplomato all'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova, si è subito creato un rapporto di grande amicizia, forse perché quasi coetanei o perché entrambi liguri o perché la voglia di imparare era molto forte. Eravamo un ottimo team ed anche in macchina avevamo il nostro asso nella manica: l'allievo Marco King, nostro maestro per quanto riguardava gli impianti in sala macchina e che ogni sera saliva sul ponte a tenerci compagnia.

I momenti di lavoro ci hanno visti impegnati in cariche e scariche nella zona di Singapore, Malesia e Indonesia, sempre nello stretto della Malacca. Questa, per un Allievo di Coperta come me, è stata un'esperienza ottima, perché oltre agli aspetti fondamentali delle operazioni di una petroliera, ho potuto studiare da vicino le caratteristiche di una navigazione in aree molto congestionate, sia di giorno che di notte, con annesse naturalmente tutte le direttive che regolano il traffico in quelle zone.

Una volta affinato l'uso dello strumento principale che si ha a bordo e cioè l'occhio umano, si può iniziare a conoscere tutte le altre apparecchiature che aiutano la navigazione in particolari momenti come AIS e RADAR. Il mio compito a bordo era precisamente:

assistere e collaborare con il Terzo Uff.le nello svolgere i suoi compiti; stilare i documenti di arrivo e partenza per le autorità; gestire la sicurezza e l'antiquamento a bordo; partecipare alla manutenzione e ed al controllo dei mezzi di salvataggio; contribuire alla manutenzione e ed al controllo delle dotazioni antincendio; correggere le pubblicazioni, tenuta della libreria e dei manuali di bordo; gestione della farmacia e compilazione dei documenti secondo L'SMS di Compagnia.

Seguivo, inoltre, il primo uff.le nelle fasi di preparazione e completamento della nave alle operazioni commerciali, stando a sua disposizione per la parte burocratica con le varie autorità, ricordandomi sempre gli insegnamenti ricevuti dal primo uff.le Giovan Giuseppe Mazzella durante il mio primo imbarco.

La vita di bordo non è sempre e solo lavoro, ci sono anche momenti liberi. Io, Filippo e Marco, "i tre moschettieri" (soprannome che ci era stato dato dall'equipaggio) ci riunivamo in cucina per impastare una pizza, una torta, cucinare una teglia di lasagne, naturalmente da veri liguri, io e il Terzo, non potevamo farci mancare la focaccia.

Tirando le somme questa esperienza è stata davvero positiva: ho avuto modo di imparare, condividere idee, e conoscere ufficiali che mi hanno insegnato tanto. Spero in futuro di trovare sempre persone così a bordo. Il lavoro, anche se impegnativo e non privo di sacrifici, quando è fatto con passione diventa un piacere.

RICORDATA LA TRAGEDIA DAVANTI AL PORTO 43 anni fa il naufragio della London Valour



La commemorazione del 43° anniversario dal naufragio della *London Valour*, avvenuto il 9 aprile 1970 davanti alla diga foranea del porto di Genova, è stato celebrato con una funzione presso la chiesa anglicana (Church of the Holy Ghost). Qui da sempre viene conservata la campana della nave, battente bandiera britannica. Nell'incidente morirono 20 persone tra membri dell'equipaggio, di nazionalità inglese, indiana e filippina, oltre al comandante e la moglie.

Alla cerimonia sono intervenuti: il console britannico Denise Dardani, l'ammiraglio Felicio Angrisano, comandante del porto di Genova, Elena Fiorini, assessore alla Legalità e Diritti del Comune, il diacono Massimo Franzi, presidente della Missione marittimi Stella Maris.

In un'atmosfera raccolta è stata letta la Preghiera del Marinaio ed è stata rievocata la grande solidarietà del popolo genovese nei confronti dei marittimi in pericolo. L'ammiraglio Angrisano nel rievocare la tragedia ha detto: "Al mio posto qui oggi dovrebbe esserci il com.te Telmon", che con la sua motovedetta si comportò da eroe per soccorrere i naufraghi; e non ha mancato di ricordare come un simile disastro oggi non potrebbe più verificarsi: "La sicurezza della vita umana in mare e dei traffici marittimi non è freno allo sviluppo economico, ma è considerata ormai un valore aggiunto".

IL CAPITANO CON L'OBIETTIVO

Quelli forgiati dal salmastro dal ferro e dalla ruggine



Fabio Parisi, ufficiale di coperta con la passione per la fotografia, ha appena esposto le sue immagini sulla vita dei marittimi in una bella mostra tenutasi nell'entroterra genovese. Diplomatosi all'ITN San Giorgio, si è dedicato giovanissimo alla musica, quindi ha iniziato relativamente tardi a navigare (sui 30 anni). Questo - racconta - mi ha aiutato ad avere una consapevolezza maggiore, diversa. Il lavoro dei marittimi appartiene a una realtà separata, di cui quasi mai si parla, se non per tristi e isolati eventi. Eppure questi "vettori" dei mari condizionano direttamente o indirettamente la quotidianità terrestre.

Le parole e soprattutto le im-

magini di Fabio Parisi, persona dai tratti timidi e non molto loquace, descrivono la vita di bordo in maniera poetica e cruda al tempo stesso.

Il navigante - spiega - lavora ventiquattro ore al giorno, sette giorni su sette e anche quando crede di riposare... lavora nell'incessante rollio della propria cuccetta, lavora nel cercare di mantenere un piatto in equilibrio mentre intorno tutto scricchiola, e nel beccheggio feroce le paratie gemono lamentandosi dei colpi di mare, che spietati continuano a ricordarci che qui, per mare, non si scherza.

Fabio Parisi conclude: Ancor ora ogni viaggio che compie una nave viene definito spedizione! Perché partire con una nave

vuol dire muoversi tra continenti, passare dal caldo tropicale al freddo delle alte latitudini, attraversando acque tempestose o commoventi cornici che solo il mare può regalare. A migliaia le navi si muovono silenziosamente per il globo, e ognuna di esse porta con sé un microcosmo formato da individui distinti, da ruoli e gerarchie ben precise, ma dalla comune ambizione: portare a termine l'impresa. Partire per una spedizione, che può durare mesi, in cui si lasciano a terra vita, affetti, quotidianità, ha un carico di fascino difficilmente descrivibile. Malinconia e adrenalina si fondono, segnando indelebilmente le anime di questi uomini, forgiati nel salmastro, nel ferro e nella ruggine.

Medaglie d'oro di lunga navigazione

Alla consegna delle Medaglie di lunga navigazione avvenuta lo scorso marzo presso la Direzione marittima di Genova, sono stati premiati Remo Gallotti, Aldo Mapelli, Roberto Fosati (medaglie d'oro) e Mariano Gugliotta (medaglia di bronzo).

Ha condotto la cerimonia il comandante del porto di Genova, amm. Felicio Angrisano; oltre a Giacomo Pecora (presidente nazionale Unione Medaglie d'oro lunga nav.) era presente anche Giovanni Lettich (presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.), insieme ai cap. Roberto Penna e Roberto Speranza (nella foto).



Mimose alle signore nella sede del Nautico

Mimosa per tutte le signore, nel giorno dedicato alla Festa delle Donne: così lo scorso 8 marzo l'Associazione ex Allievi e Docenti Istituto Nautico San Giorgio di Genova ha organizzato il tradizionale cocktail, presenti i docenti e il personale dell'Istituto. Prima del buffet, si è svolta l'assemblea dell'associazione, nell'Aula magna della scuola in Darsena.



Corsi post diploma Geometri del mare

Anche i geometri lavoreranno sul mare: l'Accademia della Marina mercantile di Genova, oggi Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile nei settori dei trasporti marittimi e della pesca, ha lanciato un nuovo percorso post-diploma di istruzione tecnica terziaria. Il progetto prevede la nuova figura professionale di "Tecnico superiore esperto in costruzioni in ambito portuale, costiero, fluviale e lacustre", individuata grazie all'incrocio di due filiere ITS *Made in Italy* e *Trasporto marittimo* (Accademia). Una figura professionale molto specialistica, che negli altri Paesi europei è già diffusa e apprezzata.

Si prospettano nuove opportunità di lavoro per i giovani che vogliono occuparsi di tutte le problematiche legate allo studio, rilievo, gestione dei territori costieri, spiagge, porti, ambiti lacustri e fluviali.

L'ISOLOTTO DI NISIDA TORNA ALLA MARINA MILITARE ITALIANA

La Nato lascia Napoli dopo 40 anni



Dopo più di 40 anni il Comando Navale della Nato ha lasciato Napoli; sull'isolotto di Nisida, tutto è pronto per il trasloco, alla volta di Northwood (Gran Bretagna). In codice Nato si chiama «Headquarters' deactivation»: i tagli imposti dall'Alleanza Atlantica hanno ridotto il budget del 40% e gli uomini da 13.000 sono passati a 8.000 nei paesi dell'Alleanza.

Da Nisida partono 180 militari appartenenti a 19 Paesi (30 italiani): saranno trasferiti al Comando Interforze (Jfc Naples) o riassegnati ai rispettivi Paesi.

Il 27 marzo scorso, sull'isolotto di Nisida, sede del Comando, che era affidato ad un ammiraglio italiano dal 1972, si è svolto l'ammainabandiera (nella foto). Una rigida cerimonia militare,

dove i protagonisti sono stati bene attenti a non fare trasparire le emozioni. Presenti il sindaco Luigi De Magistris, l'ammiraglio Rinaldo Veri ed il comandante del Jfc Naples, ammiraglio Bruce Clingan, che ha detto: "Il calore con il quale siamo stati accolti nel 1971 non è mai diminuito nel corso degli anni. Siamo grati a Napoli e alla Campania."

Si è chiuso così un capitolo di storia; la bandiera blu con le stelle gialle dell'Alleanza ammainata e ripiegata, tra rintocchi di campana e colpi di fischietto. Sull'isolotto di fronte alla costa di Coroglio, in una zona a forte vocazione turistico-balneare trasformata in base militare, resterà un Comando logistico della Marina italiana.

TEMPESTIVA OPERAZIONE DI SOCCORSO SULLA MOTONAVE AMSICORA

Giovane coppia salvata dal suicidio in mare

Il comandante della nave *Amsicora*, Francesco Miccio, ha ricevuto una targa di riconoscimento dalle mani dell'amministratore delegato di *Tirrenia CIN*, Ettore Morace. La cerimonia si è svolta a Napoli il 5 aprile scorso, a bordo della nave *Rubbattino* (nella foto). Grazie alla professionalità e al tempestivo intervento dell'equipaggio, il 22 febbraio scorso a bordo dell'*Amsicora* è stato sventato un grave episodio in cui hanno rischiato seriamente la vita due giovani passeggeri.

Quel giorno, a 10 miglia dalla costa sarda, mentre era ancora buio, l'equipaggio cercò di convincere un ragazzo che, appeso fuori dalla ringhiera, minacciava di uccidersi. La sua fidanzata, rimasta fortunatamente aggrappata alla nave, era già stata spinta fuori bordo dal giovane. Grazie all'intervento del guardiano notturno Salvatore Di Trapani, la ragazza è stata prontamente tratta in salvo. Nel frattempo il giovane era precipitato in acqua e si deve all'audacia dimostrata dal giovane di coperta Luigi Garofalo, dal 2° ufficiale Luigi Bono e dal marinaio Vincenzo Scala se la tempestiva operazione di soccorso "uomo in mare" si è conclusa con il salvataggio.

Alla cerimonia di consegna della targa hanno partecipato anche il 1° ufficiale Antonio Aurelio, il commissario Salvatore De Gennaro, la cameriera Anna Nocerino e il medico di bordo, dott.sa Giovanna Siridigliozzi, che prestarono soccorso ai due ragazzi nelle fasi immediatamente successive al loro salvataggio.

"Il valore che questo equipaggio ha dimostrato, - ha affermato l'AD di *Tirrenia CIN*, Ettore Morace - è un motivo di orgoglio per la nostra Compagnia e siamo felici di poterlo riconoscere con que-



L'equipaggio dell'*Amsicora*, premiato per il salvataggio (al centro il comandante Francesco Miccio con Ettore Morace)

sta targa che rimarrà sull'*Amsicora* a memoria di quanto hanno coraggiosamente fatto i suoi marittimi e come testimonianza dell'inizio di un nuovo ciclo positivo di *Tirrenia*."

"Desideriamo ringraziare l'ad Morace - ha risposto il Com. dell'*Amsicora*, Francesco Miccio - e riceviamo con gratitudine questo plauso per un episodio che, sebbene per noi uomini

di mare sia dovuto, non è mai scontato; abbiamo cercato di mettere in atto quella professionalità che desideriamo far crescere e mantenere sempre alta."

S.O.S. IN ALTO MARE E PRONTA RISPOSTA DELLA GUARDIA COSTIERA

Turista soccorsa dal cielo su una nave da crociera



Corsa a Pozzuoli per la legalità



Gli atleti in posa intorno al logo del Collegio, sponsor della gara

In vista del 21 marzo, "Giornata nazionale della Legalità", l'Istituto Comprensivo "De Amicis-Diaz" di Monteruscello (Pozzuoli), ha organizzato una giornata all'insegna dello sport. L'Istituto, da sempre sensibile ai temi della legalità, dell'onestà e della lealtà, si è trovato al fianco il Comune di Pozzuoli, che ha supportato

l'iniziativa insieme al Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. compartimento di Napoli, ANC Pozzuoli, Croce Rossa e Associazione Marinarai d'Italia.

Grazie al bel tempo, la prima "10 km. per la legalità" ha richiamato un gran pubblico: hanno partecipato 187 atleti, vincitore (col tempo di 33' e 47") Jawad Souigra. I bambini

delle classi medie sono stati protagonisti della 1,5 km.

Al termine delle competizioni sportive si è svolta la commemorazione delle vittime della criminalità con la consegna della medaglia al Valore Civile a Giuseppe Minopoli, guardia giurata uccisa nel 2008 nel corso di una rapina a Monteruscello.

Yacht Med Festival a Gaeta



Torna a Gaeta, dal 20 al 28 aprile 2013, l'appuntamento con lo "Yacht Med Festival", quest'anno alla VI edizione. Come di consueto parteciperà con uno stand anche il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., compartimento di Napoli.

La manifestazione non si vuole occupare solamente di nautica, ma anche di tutti i settori legati all'economia del mare, come il turismo, la pesca, la formazione, la portualità, la logistica e i trasporti, valorizzando le produzioni tipiche locali, l'artigianato artistico, il patrimonio storico e culturale. La kermesse è stata ideata dalla Camera di commercio di Latina e organizzata in collaborazione con Regione Lazio, Comune di Gaeta, Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, Unioncamere Lazio, Camera di Commercio di Roma e Regio Prima Latium et Campania.

Alla conferenza stampa di presentazione dello Yacht Med Festival (nella foto) tenutasi a Gaeta presso Palazzo de Vio lo scorso 5 aprile, sono intervenuti: Vincenzo Zottola, presidente della Camera di commercio di Latina, Antonio Raimondi, sindaco di Gaeta, ammiraglio Antonino Parisi, comandante di Maricapitale, Luciano Serra, presidente nazionale Assonat, Stefano Zappalà, assessore al turismo e marketing del Made in Lazio della Regione; ha presentato Donatella Bianchi, conduttrice di Linea Blu.

Su una nave da crociera in navigazione da Port Said a Montecarlo, il 17 aprile scorso, improvvisamente una donna di 75 anni ha avuto un grave malore.

La nave su cui viaggiava si trovava a circa 109 km. dal porto partenopeo.

Alla sala operativa della Capitaneria di porto di Napoli la richiesta di soccorso è arrivata alle ore 7,30 del mattino; subito si è alzato in volo *Nemo 1104*, appartenente al II nucleo aereo di Catania, con un'equipe medica dell'Ospedale *Cardarelli* di Napoli.

Arrivati in vista della nave, un uomo della Guardia Costiera si è calato dal velivolo con un verricello e una barella, per il trasbordo della donna (nella foto).

Alle ore 10,00 il velivolo atterrava sulla piazzola dell'Ospedale *Cardarelli*.

Grazie al tempestivo e spettacolare intervento la turista tedesca è stata sottoposta, con esito positivo, alle necessarie terapie.

Negli stessi giorni di aprile un'altra simile operazione di soccorso è stata condotta con successo dalla Guardia Costiera di Catania, intervenuta sulla nave da crociera *MSC Lirica*, a Sud di Capo Spartivento in Calabria. Un anziano turista tedesco è stato prelevato grazie all'elisoccorso.

PREOCCUPANTI ESPERIMENTI SU CADUTE DI SEGNALE NON RILEVATE DAL SISTEMA DI CONTROLLO

Ancora troppo vulnerabile la navigazione elettronica

Le navi moderne fanno sempre più affidamento sugli strumenti di navigazione elettronica, la maggior parte dei quali hanno una fortissima dipendenza dai sistemi globali

tive. Eppure ce n'è ancora un gran bisogno.

Sebbene la moderna navigazione sia adesso generalmente accettata, l'industria avverte la necessità di avere un sistema

stata scontata nei mesi scorsi, quando la Corea del Nord ha creato interferenze nei segnali GPS nella Corea del Sud, col risultato di creare scompiglio in campo marittimo. Viene ripor-

tato che la Corea del Sud stia considerando l'*e-loran* come sistema di riserva per contrastare questi disturbi.

DOMENICO LA FAUCI CSLC
(da Lloyd'List)



Si sono concluse con successo le operazioni di smontaggio e taglio dello scafo sulla nave militare *USS Guardian*, arenatasi nel gennaio scorso sulla barriera corallina *Tubbataha Reef* nelle Filippine: la nave è stata tagliata in tre tronconi, ognuno dei quali pesava circa 250 tonnellate. Petrolio, acque reflue e rottami sono stati meticolosamente asportati, in modo da contenere il più possibile i danni al parco naturale.

satellitari. Per migliorare il grado di affidabilità, sono in corso delle prove su un sistema di riserva (backup): il punto è come l'*e-loran* possa essere integrato nei sistemi del ponte, visto come è facile bloccare un debole segnale GNSS. Questo GNSS include il meglio conosciuto: il GPS (Global Satellite Positioning System), il programma Galileo (europeo) ed il GLONASS (russo).

Lo shipping sta attraversando un processo in cui a tutte le navi mercantili è richiesto di avere un sistema di carte elettroniche installato. Se una nave ha due ECDIS indipendentemente funzionanti, potrà fare a meno delle carte, ovvero sarà autorizzata a navigare senza le tradizionali mappe cartacee.

Il problema è che gli ufficiali di navigazione sempre più fanno affidamento sulla tecnologia e non sulle tradizionali capacità visive e logico-dedut-

di riserva (backup) per i segnali GPS. Nel corso di apposite esercitazioni il segnale GPS è stato deliberatamente disturbato. Ed è stato sorprendente constatare che i sistemi andavano in errore dopo il disturbo del segnale GPS. E ancor più allarmante è stato constatare che tale disturbo non veniva individuato, inducendo l'equipaggio di navigazione di dare informazioni non corrette.

I guasti non sono limitati all'ECDIS ma includono anche AIS, radar, gyro, comunicazioni satellitari. E persino orologi, sistemi di posizione dinamica, ecc.

E' in via di sperimentazione un sistema di *e-loran*, basato sulla trasmissione di segnali radio a lungo raggio, da essere usato come sistema di posizione, così da poter risolvere il problema del backup, essendo completamente indipendente dal sistema GPS.

Già una prima esperienza è



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.federazione-delmare.it

Aderente a



European Network of Maritime Clusters

Con la Pietra del Sole i Vichinghi non perdevano la bussola

L'hanno trovata in un relitto in fondo al Canale della Manica: la mitica Pietra del Sole è risalita alla luce, dopo anni di leggende e congetture scientifiche.

I Vichinghi erano i padroni del Mare del Nord: navigavano in tutti i mesi dell'anno, anche al buio, senza luce solare, nei mesi estivi e invernali, quando la notte cancella ogni punto di riferimento. Non conoscevano l'astrolabio come le flotte del Mediterraneo e la bussola ancora non esisteva. Ma come facevano a non perdere l'orientamento?

Le leggende nordiche hanno tramandato il nome di misteriose "pietre del sole", utilizzate per la navigazione con qualsiasi condizione climatica.

Un team di scienziati dell'università francese di Rennes aveva già capito qualche anno fa che le antesignane delle moderne bussole erano esistite. Il cristallo di calcite trasparente, minerale relativamente comune al Nord, è in grado di depolarizzare la luce. Per individuare la posizione del sole nascosto bastava che la pietra fosse stata marcata una volta, in un giorno di luce, con una tacca. Anche in una giornata nuvolosa il cielo si presentava agli occhi dei Vichinghi come uno schema di anelli concentrici di luce polarizzata con il sole al centro: sfruttando il cristallo è possibile calcolare la posizione degli anelli intorno al sole nascosto.

Ora dal fondo al mare è arrivata la prova: i Vichinghi navigavano con un margine di errore inferiore all'uno per cento!

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 confort. E farvi iniziare nel modo migliore una buona vacanza.

**TRAGHETTI PER
SARDEGNA, SICILIA,
SPAGNA, TUNISIA,
MAROCCO**

**GRANDI NAVI VELOCI
NAVIGHIAMO CON VOI.**

IL FENOMENO DELLA PIRATERIA SI ESTENDE DALLA SOMALIA A NIGERIA E BENIN

CRITICHE AL DECRETO PER LE GUARDIE ARMATE

Si moltiplicano in West Africa gli assalti dei banditi alle navi

Ifsma (International Federation of Shipmasters' Associations), nella News Letter di Febbraio 2013 pubblica un interessante articolo circa gli sviluppi della pirateria nel mondo. L'attenzione dei comandanti si sposta dalla zona somala a quella del West Africa (Nigeria), per cercare di capire le nuove problematiche marittime, di fronte all'aumento di assalti terroristici. Si profila un'organizzazione criminale in grado di sfuggire al controllo delle tradizionali forze militari. Qui di seguito una libera traduzione del testo.

Nel luglio dello scorso anno il presidente del Benin Boni Yayi inviava una lettera preoccupata al segretario generale dell'Onu: *Leconomia del Paese si trova in grave pericolo, minacciata dalla presenza di pirati, che spaventano e rischiano di allontanare i vettori marittimi dai porti.* Boni Yayi chiedeva aiuto internazionale, come quello schierato contro la pirateria al largo delle coste della Somalia.

La lettera sottoponeva all'attenzione internazionale la questione della pirateria al largo del West Africa. Intanto gli attacchi sono proseguiti indisturbati in prossimità del Benin e del suo vicino di casa, la Nigeria, perché la comunità internazionale è ancora incerta sul modo migliore di procedere.

Il 6 dicembre scorso l'Università di Coventry ha organizzato una conferenza sulla sicurezza marittima nel Golfo di Guinea, in collaborazione con London's Chatham House. Una cosa è emersa molto chiaramente dal dibattito: quella che viene chiamata "pirateria" in questa zona è molto diversa dal fenomeno al largo della Somalia e il tipo di intervento navale internazionale già utilizzato contro i pirati qui potrebbe rivelarsi del tutto inadatto.



Chris Trelawny, vice direttore della Divisione per la sicurezza marittima presso l'IMO, ha specificato come non si possa nemmeno parlare di "pirateria": *Secondo le convenzioni internazionali - ha detto - pirateria è definita ciò che accade "fuori della giurisdizione di qualunque Stato", oltre almeno 12 miglia dalla costa. All'interno di questo limite si parla di "rapina a mano armata contro le navi". La differenza sta nella diversa giurisdizione. La pirateria è un crimine internazionale e gli stati hanno l'obbligo di intervenire; all'interno di 12 miglia la responsabilità è dello Stato costiero.*

Fra gli attacchi avvenuti in West Africa, registrati dall'IMO negli ultimi 10 anni, solo una minoranza, 108, sono avvenuti in acque internazionali: 170 all'interno di acque territoriali e 270 direttamente nei porti. Si tratta di crimini che avvengono all'interno della giurisdizione nazionale. Se è vero che alcuni degli Stati costieri dell'Africa occidentale presentano strutture di polizia e giudiziarie deboli, non c'è vuoto di autorità, come in Somalia.

L'utilizzo di una task force navale internazionale per affrontare il problema sarebbe appropriato anche per altri motivi.

Le flotte non sono preparate a raccogliere le prove da por-

tare nei tribunali... Questo ha puntualizzato uno dei relatori, un funzionario di Shell Nigeria, società che ha subito gravi danni a causa della criminalità marittima nella zona, perdendo interi carichi di greggio. E allora perché al largo della Nigeria, nonostante la presenza di una task force militare congiunta, incaricata di bloccare il furto di petrolio, la situazione non riesce a migliorare?

Siamo consapevoli - ha detto il portavoce di Shell Nigeria Tony Attah - che oltre 1.000 raffinerie illegali sono state distrutte grazie agli sforzi della Marina militare, e un certo numero di navi cisterna piene di greggio rubato è stato sequestrato, ma non siamo a conoscenza di un solo delinquente perseguito o condannato. Chi sta dietro a questa organizzazione criminale è sempre indisturbato, a piede libero.

L'industria petrolifera, in gran parte in mare aperto, è uno dei principali richiami per i criminali marittimi. Questa non è certo microcriminalità, piuttosto un settore industriale parallelo, che richiede ingenti finanziamenti, ingegneri addestrati a saldare le valvole ad alta pressione, oleodotti, cantieri navali che costruiscano e forniscano chiatte.

Si ricorda che la regione fornisce circa il 40% del petrolio

in Europa e il 29% di quello consumato negli USA.

Alla conferenza hanno partecipato anche i rappresentanti della Marina militare britannica e degli Stati Uniti. Entrambi hanno offerto disponibilità nella formazione e sviluppo delle flotte militari e guardie costiere locali. È evidente per tutti infatti che per risolvere la situazione nel West Africa sarà necessaria la collaborazione tra le forze navali dei diversi Stati, compresi Togo e Costa d'Avorio, con la supervisione straniera.

Una delle principali lacune a livello strategico è la mancanza di informazioni in zona, circa le navi in transito e quelle sospette. Solo il coordinamento tra gli Stati costieri e la partecipazione internazionale potranno migliorare la situazione: saranno necessari investimenti per aiutare le forze militari e occorrerà anche realizzare un quadro giuridico comune, per rendere possibile l'arresto e la condanna dei criminali.

Armatori: correggere le misure antipirateria

L'atteso regolamento sull'utilizzo di guardie armate private a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, con scopo anti-pirateria, è stato finalmente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.75 del 29-03-2013. Il provvedimento in vigore dal 13 aprile 2013, va a completare il decreto 107/2011 (coordinato con la legge di conversione 2 agosto 2011, n. 130), che autorizzava l'imbarco dei soli uomini della marina militare (Nuclei armati di Protezione).

Sull'utilizzo di guardie private l'Italia è in ritardo rispetto ad altri Paesi europei, tra cui Francia e Gran Bretagna, leader del settore. I primi team di sicurezza sono stati utilizzati su navi del Belgio e poi francesi e spagnole già dal 2009, con provati effetti deterrenti nei confronti dei pirati.

Nel nostro Paese tuttavia, appena pubblicato sulla G.U., il decreto necessita già di correzioni. A sottolinearlo è Paolo D'Amico, presidente di Confitarma: il regolamento rischia di essere inapplicabile,

se non si cambiano alcuni particolari. Per questo Confitarma ha chiesto l'immediata apertura di un tavolo di lavoro composto dagli armatori, dal ministero dell'Interno e altri competenti (Difesa, Esteri e Trasporti), nonché dai rappresentanti degli istituti di vigilanza. La Legge di Stabilità 2013 fissa al 30 giugno 2013 il termine di scadenza per impiegare guardie giurate che abbiano frequentato i corsi teorico-pratici. Ma data l'incertezza normativa, in Italia non esistono ancora questi corsi, che le guardie private avrebbero dovuto seguire per sei mesi, requisito essenziale per potere essere imbarcati. Quindi occorrerà una proroga a tale scadenza, in modo da rendere operativo tale provvedimento.

A fine marzo, di fronte alle polemiche sorte in Parlamento a seguito dell'episodio dei due marò a bordo dell'*Enrica Lexie* (e della crisi diplomatica conseguente), si era giunti alla proposta di sospendere gli accompagnamenti militari dei mercantili italiani, fino a che non fossero cambiate le regole. Paolo D'Amico era insorto: *"Ogni giorno - aveva scritto in una lettera aperta - sono presenti nell'area a rischio pirateria fino a 10 navi mercantili italiane ed è evidente il grave pericolo che incombe su equipaggi e navi. Con i noti tempi biblici italiani la classe politica si assume la piena responsabilità morale di voler attuare quest'abbandono, lasciando gli equipaggi e le navi inermi, senza alcuna difesa, di fronte all'azione dei pirati."*

Il presidente di Confitarma aveva sottolineato come, dall'entrata in vigore della Legge 130/2011, siano state assicurate da parte dei marò italiani circa 160 protezioni a naviglio italiano e relativo equipaggio e da allora si sia registrata una drastica riduzione nel numero degli attacchi.

Un'altra tragedia nelle acque indiane

Il 16 febbraio scorso in India, al largo di Chennai, è avvenuta una tragica collisione tra una nave mercantile di proprietà tedesca "Grieti", battente bandiera Antigua e Barbuda e un peschereccio con tre uomini a bordo. Un pescatore indiano di 45 anni è morto nell'incidente; Albrecht Wolsgang (capitano) e Steffen Hinksoth (primo ufficiale), entrambi di nazionalità tedesca, sono stati arrestati. Di fronte all'autorità giudiziaria i due marittimi hanno negato la collisione; rilasciati dietro cauzione, per ora non possono lasciare il porto di Chennai. Su di loro pesa un'accusa di omicidio colposo e omesso soccorso. Secondo la magistratura indiana l'incidente sarebbe avvenuto entro le 12 miglia dalle coste, dunque all'interno delle acque territoriali.

Il giornale locale "The Times of India" racconta che, nonostante non ci siano prove evidenti della collisione sulla nave, è stato sufficiente constatare a una prima ispezione che l'AIS Data e VDR non fossero in grado di funzionare. Il quotidiano sottolinea come la vicenda, se pure con connotazioni diverse, ricordi la storia dei due marò italiani, Massimiliano Latorre e Salvatore Girone, che ha portato a una vera e propria crisi diplomatica tra Italia e India.

INTESA TRA ITF E CONFITARMA SU COPERTURE ASSICURATIVE, INDENNITÀ DI RISCHIO, MA ANCHE FACOLTÀ DI SBARCO

Tutela contrattuale dei marittimi in zone di guerra

Le problematiche legate alla pirateria assumono un ruolo centrale nelle attività di studio e monitoraggio della Federazione internazionale dei trasporti, Itf. Le iniziative sindacali sono numerose e includono una serie di intese con Confitarma (confederazione degli armatori) a firma unitaria (Fit-Cisl - Fit Cisl - Uiltrasporti) con le quali si sostengono i marittimi e le loro famiglie in caso di attacchi di pirateria. Sul problema sempre più incalzante delle zone di rischio guerra (warlike operation areas-Woa) e di quelle ad alto rischio (high risk area-Hra) l'Itf si è posta l'obiettivo di una loro più puntuale definizione, al fine di riconoscere ai marittimi in quelle aree alcuni benefici o coperture aggiuntive. Tutto ciò - spiega una nota della Fit-Cisl - avviene in modo diverso in campo internazionale e italiano.

Le decisioni in campo internazionale a livello sindacale sono però importanti poiché, in

base alle intese sottoscritte, si applicano in automatico anche ai marittimi non comunitari imbarcati sulle navi di bandiera italiana. In questo senso vi sono infatti una serie di accordi ed intese raggiunte con Confitarma.

Eccole di seguito sintetizzate. - Per quanto attiene il contratto nazionale italiano che come noto si applica al personale italiano/comunitario imbarcato su navi nazionali o su navi di bandiera estera con Legge 135/77, esiste a contratto un'indennità aggiuntiva di navigazione (art. 35 - bis.2) per rischio guerra che riconosce una quota giornaliera aggiuntiva all'indennità di navigazione generale. Questo riconoscimento scatta quando l'Ente Assicuratore Corpi richiede un sovrapprezzo di almeno 0,25%. Si tratta comunque di un meccanismo difficile da verificare in quanto le aziende con estrema riluttanza segnalano l'avvenuto incremento.

- In campo internazionale, per

la parte assicurativa esiste presso Lloyd's di Londra un comitato denominato Joint war committee che stabilisce quali sono nel mondo le aree considerate a rischio guerra, terrorismo etc.. Si tratta di un numero elevato di zone che comunque non hanno mai trovato pratica applicazione in campo sindacale, se non altro perché in fondo alla lista è scritto che affinché diventino tutte o in parte operative c'è bisogno di una specifica negoziazione ed accordo tra le parti.

Sino a due anni fa - sottolinea Remo Di Fiore - tutti i contratti Itf facevano riferimento alla decisione dei Lloyd's, ma senza possibilità pratica di vedere applicati i benefici previsti dallo specifico articolo contrattuale in quanto mai vi era stato un accordo in merito. Per superare questa situazione visto che nel frattempo era sorto un tavolo di negoziazione internazionale lbf, è in quella trattativa che le parti, armatori ed Itf, definivano

le zone a rischio. Quanto deciso con la negoziazione lbf veniva e viene automaticamente trasferito in tutti i contratti Itf (Tcc e standard) e quindi, per quanto precedentemente indicato anche nel contratto nazionale italiano personale nondoms.

Chiaramente - egli spiega - nel tempo vi possono essere variazioni rispetto alle zone ad alto rischio di volta in volta definite in sede di confronto lbf, precisando inoltre che lbf (International bargaining forum) è un tavolo di trattativa internazionale tra la Itf ed il Jng - Joint negotiating group, quest'ultimo formato dai più importanti armatori/agenti a livello internazionale.

Da un anno sono state definite le diverse aree:

1) Area a rischio guerra che comprende le acque territoriali della Somalia (entro 12 miglia nautiche), che vanno dal confine con l'Etiopia sino al Capo Guardafui. Gli equipaggi delle navi che transitano in questa

zona di mare hanno diritto a: Bonus pari ad un pro rata della paga base per un minimo di 5 giorni; Raddoppio compenso per morte e invalidità; Diritto di sbarco a spese della compagnia oltre ad un compenso pari a due mensilità di paga base.

2) Area ad alto rischio comprendente il Golfo di Aden e le acque entro 400 miglia nautiche dalla Costa della Somalia. (nel golfo di Aden esiste un corridoio protetto dalle navi militari - Irtc - che viene percorso dalle navi mercantili sotto scorta di navi militari). Ai marittimi compete: Un bonus pari ad un pro rata della paga base per la durata della permanenza o transito in quelle acque incluso il periodo nel corridoio Irtc; Raddoppio del compenso per morte e invalidità (compreso il corridoio Irtc); Diritto di sbarco a spese della compagnia oltre ad un compenso pari a due mensilità di paga base escluso quando la nave percorre il corridoio Irtc; Aumento del

livello delle procedure Bmp (Best management practice).

3) Estensione dell'area ad alto rischio - parte Ovest dell'Oceano Indiano. In questo caso ai marittimi compete: Un bonus pari ad un pro rata della paga base riconosciuto solo per il giorno in cui la nave è attaccata; Raddoppio del compenso per morte e invalidità se l'evento è prodotto durante l'attacco alla nave; Aumento del livello delle procedure Bmp (Best management practice).

4) Area ad alto rischio acque territoriali entro le 12 miglia nautiche, porti e vie interne d'acqua di Nigeria e Benin. Ai marittimi compete: Un bonus pari ad un pro rata della paga base riconosciuto solo per i giorni di permanenza o transito; Raddoppio del compenso per morte e invalidità; Diritto di sbarco a spese della compagnia presentando dovuto preavviso; Aumento dei requisiti di sicurezza.

FIT-CISL

Federazione Italiana Trasporti

RIAPERTO IL DIALOGO COL MINISTERO PER IL PROBLEMA DEI TITOLI PROFESSIONALI

Gli ufficiali del diporto costretti a procurarsi certificazioni inglesi

Il com.te Salvatore Cienzo, delegato per il Diporto del Collegio Nazionale C.L.C. e M., insieme al com.te Luciano Panizzutti, delegato di A.Ma.Di, si sono recati l'11 marzo scorso a Roma, per incontrare i dirigenti della Direzione generale per il Trasporto marittimo. Ricevuti dal dott. Antonello Puccini, sono riusciti a proporre una lista di soluzioni possibili alle tante problematiche legate alla professionalità del Diporto.

Pubblichiamo il documento scaturito da quell'incontro. La speranza è che, grazie a queste proposte elaborate da chi nel settore lavora da anni in qualità di marittimi, i tavoli di lavoro intorno al DM 121/2005 possano riprendere.

1) Difficoltà nell'accesso alla carriera

I giovani che si avvicinano alla carriera di Ufficiale nel settore del diporto (sia Coperta che macchina) si trovano di fronte a requisiti difficili da raggiungere. Specialmente in questo periodo di forte contrazione della domanda, dovuto alla crisi economica che ha costretto molti armatori a tenere ferme le barche o a ridurre la durata della stagione, accumulare 36 mesi di imbarco può voler dire impiegare anche 8-10 anni. Ancora più difficile è riuscire ad imbarcare su unità adibite al noleggio, quasi sparite dal panorama italiano.

Il risultato di questa situazione è che sempre più giovani

si rivolgono alle certificazioni inglesi, più costose ma più velocemente ottenibili, da poter un giorno utilizzare anche su unità italiane, aggirando così il DM 121/2005

Proposta 1: Innanzitutto va eliminata la richiesta di navigazione "su unità adibite al noleggio"; tale richiesta oltretutto è immotivata, essendo la navigazione su tali unità la stessa di quella effettuata su imbarcazioni ad uso privato. Se il principio che ha ispirato la norma è quello della certezza dell'addestramento (in quanto su unità da noleggio è d'obbligo la presenza di un Comandante titolato), lo stesso risultato può essere verificato (e valutato) da quanto riportato sul Libretto di Addestramento.

Proposta 2: Anche volendo mantenere il limite di 36 mesi richiesti per accedere alla figura di Ufficiale di navigazione (o di macchina), si dovrebbe prevedere una figura di ingresso alla professione, sulla falsa riga di quanto previsto dai colleghi inglesi, spesso presi a modello in questi casi: si propone l'istituzione di una sorta di Yachtmaster (come una volta c'era il "Conduttore") con validità meramente nazionale, conseguibile con requisiti limitati e di conseguenza con capacità limitata. Qualcosa del genere era già stata prevista nella Bozza di modifiche discussa il 17.02.2010 e nell'incontro del 21.10.2010.

Il marittimo potrebbe con questa abilitazione iniziare il percorso formativo e nel frattempo costruirsi il bagaglio di esperienza necessario per accedere ai titoli superiori (STCW). Da notare che anche i programmi di esame per i certificati del diporto dovrebbero essere differenziati da quelli attualmente in uso (quelli per la marina mercantile).

2) Difficoltà nella progressione in carriera

È stato più volte segnalato il problema che incontrano gli ufficiali di navigazione del diporto allorché vogliono proseguire nella carriera: per accedere all'esame per Capitano del Diporto, questi devono effettuare 24 mesi di navigazione su Navi da diporto. Queste persone, spesso già al comando di una imbarcazione, sono costrette a lasciare l'imbarco corrente se vogliono progredire in carriera, con il rischio oggi concreto di aspettare a lungo l'imbarco su di una nave, sulla quale comunque si troveranno a svolgere funzioni di marinaio. Anche la richiesta di un periodo di "navigazione internazionale breve, vistata.. ecc.." è oltre che inutile (navigazione internazionale breve è, per esempio, quella tra Sanremo e Montecarlo), di difficile certificazione.

Proposta 3: Il requisito "aver effettuato 24 mesi di navigazione su navi da diporto adibite al noleggio o ad uso privato di cui 12 mesi effettuati con navigazione internazionale breve, vistata dall'Autorità marittima o consolare, con il titolo immediatamente inferiore", andrebbe modificata in "aver effettuato 24 mesi di navigazione su imbarcazioni o navi da diporto

con il titolo immediatamente inferiore".

3) Difficoltà a mantenere le certificazioni

Oggi non si può avere la certezza di riuscire a mantenere un'occupazione continuativa nel settore del diporto, per cui conservare anche le certificazioni mercantili ottenute diventa indispensabile.

Purtroppo questo comporta, navigando su unità da diporto, la necessità di effettuare 36 mesi di navigazione nei 5 anni. Non tutti ne hanno la possibilità, sempre a causa dei momenti di crisi che il Paese attraversa.

Proposta 4: Anche in questo caso proponiamo di seguire l'esempio di MCA: per rinnovare un qualsiasi certificato è sufficiente effettuare 12 mesi di navigazione negli ultimi 60 nella mansione prevista dal proprio certificato, senza considerare il tonnellaggio dell'unità, o meglio accettando navigazioni su unità >80 GT o 24 m. in lunghezza ft.

4) MAMS

I certificati MAMS ottenuti a partire dal 2008 recano una data di scadenza quinquennale, a differenza dei certificati degli altri corsi che non hanno indicata alcuna scadenza e vengono rinnovati con la navigazione (12 mesi negli ultimi 60). Per il rinnovo sembra sia necessario recarsi nuovamente ai centri di addestramento per affrontare una prova pratica, con ulteriore esborso economico e perdita di tempo.

Proposta 5: si propone che anche i certificati MAMS possano essere rinnovati con la navigazione effettuata, così come tutti gli altri certificati (antincendio, sopravvivenza e salvataggio, PSSR, First Aid ecc.)

Per affrontare in modo coerente e continuativo i sopracitati punti ed in genere tutti i problemi relativi ai marittimi del diporto, proponiamo di ripristinare il tavolo lavoro "PERMANENTE" e qualificato; ovvero aperto e limitato ai soli rappresentanti dei marittimi di categoria: Collegio Capitani LC e DM, Associazione Marittimi Diporto, sindacati od altre associazioni di marittimi.

Per il Collegio Capitani LC e DM

C.L.C. SALVATORE CIENZO

Per l'Associazione Marittimi Diporto

C.L.C. LUCIANO PANIZZUTTI

IL VELIERO "POGORIA" A MARINA DI CARRARA Due ragazzi del Nautico sulla nave-scuola polacca



Una nave da sogno ha fatto scalo a Marina di Carrara tra il 19 e il 21 aprile. Si tratta del Pogoria, veliero polacco che nel 1999 ha vinto l'ambito trofeo Cutty Sark, assegnato all'equipaggio ed alla nave che più hanno contribuito alla diffusione dell'arte marinara nel mondo.

Grazie alla convenzione che l'Istituto Tecnico Nautico "Fiorillo" di Marina di Carrara, diretto dalla prof.ssa Fiorella Fambri, ha stipulato con la Fondazione STA-Italia, guidata dal c.te Antonio Cairo, verrà data l'opportunità a due allievi della classe V^a Tecnico del Mare di veleggiare sulle acque del Mediterraneo insieme ad

altri 32 giovani provenienti da tutta Europa di età compresa fra i 16 e i 25 anni.

L'iniziativa parte da STA (Sail Training Association), un progetto di educazione marinara nato nel 1971 con lo scopo di promuovere non solo la passione per il mare ma anche la convivenza e l'aggregazione fra giovani provenienti da Paesi diversi; proprio questa sua caratteristica valse alla STA la candidatura al premio Nobel per la Pace.

L'associazione in Italia offre opportunità di imbarco gratuito su unità a vela alturiere concesse dalla Marina Militare o da armatori privati a titolo benevolo.

MISURE DIRETTE ALLA RIPRESA DELLA NAUTICA

Un registro telematico per le barche come per le automobili

Nel tentativo di contribuire alla ripresa del settore nautica da diporto, uno dei comparti trainanti dell'economia italiana, il ministero Infrastrutture e Trasporti ha varato una serie di misure, accogliendo le richieste degli operatori del settore: controlli più razionali e mirati sulle unità da diporto durante la stagione estiva; istituzione di un sistema telematico centrale della nautica, del tutto simile a quello già esistente per gli autoveicoli; applicazione di un regime forfettario per l'attività di noleggio di imbarcazioni al fine di assicurare uno sviluppo trasparente al settore.

In particolare il governo ha previsto l'utilizzo di bollini di colori diversi, da applicare sulle imbarcazioni, in modo da evitare al diportista in regola di essere fermato per gli stessi controlli più volte nella stagione.

Un decreto di prossima emanazione stabilirà i passaggi principali nell'attuazione del sistema telematico centrale della nautica del Diporto, che prevede anche lo Sportello telematico del diportista. Il sistema sarà operativo già prima del prossimo Salone nautico di Genova (ottobre 2013).

Con un ulteriore decreto, firmato anche dai ministri del Lavoro e dell'Economia, si consente di accedere a un regime fiscale forfettario per l'attività di noleggio svolta occasionalmente. La misura permette di dare piena attuazione all'articolo 49-bis - "noleggio occasionale" - del Codice della nautica, introdotto con il DL n.1/2012. L'obiettivo è quello di sviluppare il noleggio offrendo un'opportunità di rilancio al settore, incentivando al contempo l'emersione con un regime fiscale agevolato.

Infine è stato avviato un confronto con l'Agenzia delle Entrate per snellire e semplificare le procedure, previste dal DL 50/2010, in occasione della dismissione di bandiera per trasferimento in altro registro o vendita a cittadini stranieri.

BOAT SHOW DI DUBAI Cresce negli Emirati la nautica italiana



Lo yacht Alloy viene caricato nel porto genovese, per raggiungere Dubai

La 21ma edizione del Dubai International Boat Show, svoltasi da 5 al 9 marzo, si è chiusa con successo, registrando la presenza circa 700 aziende (più di 400 imbarcazioni esposte).

La principale manifestazione dedicata alla nautica da diporto nel Medio Oriente ha visto quest'anno una crescita anche nell'affluenza di pubblico, in particolare un incremento dell'interesse riservato ai super-yachts. La regione mediorientale possiede 30 dei 100 più grandi panfili al mondo.

Le esportazioni italiane di navi ed imbarcazioni verso gli Emirati Arabi Uniti hanno raggiunto nel 2011 (ultimo anno statisticamente disponibile) il valore di 36,7 milioni

di euro (+2,4 % rispetto al 2010), collocando il nostro Paese al secondo posto nella graduatoria dei fornitori esteri del settore, preceduto dalla Francia e seguito dalla Germania.

L'Italia era presente alla manifestazione con una delegazione composta di 20 diverse aziende, aggregate all'Istituto italiano per il commercio estero. In occasione della kermesse, i cantieri navali San Lorenzo (La Spezia) hanno consegnato uno splendido modello 40 Alloy - superyacht in alluminio con scafo planante da 40 metri di lunghezza - allo sceicco Mohammed bin Rashid Al Maktoum, primo ministro e vice presidente degli Emirati Arabi Uniti, nonché emiro di Dubai.



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 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

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

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.



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
web: 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
web: 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

AUGUSTA 96011 (SR) – Bartolomeo Trovato
c/o Stella maris – Via Principe Umberto 129
tel: 0931983597 – cell: 3382298959
e-mail: 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: abeleccarruzzo@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

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

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

GAETA - TERRACINA – Club Nautico - Piazza Carlo III – 04024 Gaeta
C.L.C. Salvatore Cienzo
cell: 328.3133656
e-mail: collegiocapitani.ga@libero.it
e-mail: 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

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

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

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
web: www.accademiamare.it

LICATA 92027 (AG) – Com.te Alessandro Bifarelli
Via Montesanto 60
cell: 338.7649945
e-mail: 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

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

MARSALA - MAZARA DEL VALLO – Cap. Gregorio Saladino
Via Messina e Orlando 3 – 912025 Marsala (TP)
Cell. 329.8398338
e-mail: 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

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

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

PIZZO 89812 (VV) – Com.te Giuseppe Tallo
Via Nazionale Contrada Mazzotta
cell. 339.3899961
e-mail: 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

POZZALLO 97016 (RG) - Com.te Giuseppe Galifi
Via Prol. G. Fava 8/8
tel: 0932.958126 – cell: 339.8854238
e-mail: 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

RAVENNA – Com.te Romeo Fabbretti
Via Garibaldi 23 – 48023 Marina di Ravenna (RA)
tel: 0544.531783 – cell: 338.9544420
e-mail: 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 - costaviolas@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

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

SAVONA 17100 (SV) – D.M. Giovanni Verzello
via Garroni 24/16
cell: 349 8352766
e-mail: 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A.MA.DI
Calata Porto 1 - 16038 S. Margherita Ligure (GE)
tel: 0185.64620
e-mail: 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

DEMOLIZIONI- ARMATORI CONTRO BRUXELLES

Le associazioni armatoriali internazionali hanno condannato gli emendamenti votati dal Parlamento europeo sulla nuova normativa riguardante la demolizione delle navi. Le compagnie si oppongono in particolare alla proposta del comitato Ambiente dell'Unione che vorrebbe imporre una tassa a tutte le navi mercantili che toccano i porti europei per pagare la demolizione delle vecchie unità dismesse. Secondo gli armatori gli emendamenti sarebbero in contraddizione con la convenzione di Hong Kong adottata dall'IMO nel 2009, che andrebbe a migliorare le condizioni ambientali e lavorative degli addetti agli smantellamenti navali. La convenzione non è ancora entrata in vigore.

PORTACONTAINER DA 18MILA TEU

La compagnia danese Maersk Line ha annunciato ieri la firma di un contratto con il cantiere sudcoreano Daewoo per la costruzione di una serie di dieci navi da 18.000 teu, con opzione per altre due serie, ciascuna da 10 navi delle stesse dimensioni. Il contratto per la prima serie ha un valore di 1,9 miliardi di dollari. L'investimento totale potrà arrivare a 5,7 miliardi se saranno esercitate tutte le opzioni. Le unità, di classe Triple E, saranno lunghe 400 metri e larghe 59. Si tratta della stessa larghezza delle navi maggiori attualmente in circolazione e questo faciliterà l'accosto nei terminali già attrezzati con gru capaci di operare su 22 file di container.

La maggiore capacità delle navi è dovuta a una più razionale disposizione di motori e ponte di comando, che permetterà di stivare colonne di container più alte. Vantaggi arriveranno anche dalla coppia di motori, che potranno viaggiare a bassa velocità, intorno ai 17,5 nodi, con un risparmio di carburante del 50% rispetto alle navi che viaggiano a 25 nodi.

Maersk afferma di poter così offrire il trasporto di un container dall'Asia all'Europa a un costo fra il 20 e il 30% inferiore a quello attuale.

USA- POCHI DOLLARI PER I DRAGAGGI

A Savannah, uno dei maggiori porti degli Stati Uniti, il secondo dopo New York sulla Costa Est, è esplosa la protesta. Nell'ultimo progetto di bilancio presentato dal presidente Obama è previsto un solo milione di dollari per migliorare il pescaggio del porto, quando invece ne occorrerebbero almeno seicento. La necessità di tenere il passo con la nuova stagione del trasporto marittimo mondiale, richiederebbe di passare da un pescaggio di 42 piedi a 47 (ovvero da 12,8 metri a 14,3). In Nord Europa, Asia e anche in Mediterraneo spuntano i nuovi terminali in grado di accogliere navi da 12.000 teu e oltre.

Negli Stati Uniti i porti con strutture simili si trovano solamente sulla Costa Ovest, punto di riferimento per i traffici con l'Asia.

PECHINO SI BERRÀ IL MARE

Gli abitanti di Pechino fra tre anni potrebbero dissetarsi con l'acqua di mare. La Enterprises Water Group Limited, che si occupa del progetto insieme alla Aqualyng China Limited, ha infatti sviluppato le tecnologie necessarie alla desalinizzazione di oltre un milione di tonnellate di acqua di mare al giorno: il procedimento si svolgerebbe a Tangshan, sulla costa orientale, prima del trasporto a Pechino, a 270 chilometri, tramite condotte sottomarine. Il progetto, approvato dalla Commissione di sviluppo e riforma nazionale nel 2011, ha come scopo quello di coprire un terzo del fabbisogno quotidiano di acqua della capitale, dove vivono più di 20 milioni di persone.

DONNE AL TIMONE

"Go to sea together" è il nuovo slogan adottato dall'IMO insieme a Corea e altri Paesi dell'area Orientale, per incentivare il lavoro marittimo fra le donne. Alla recente conferenza organizzata sul tema a Busan in Corea, tra il 16 e 19 aprile, è stato presentato il documentario "Donne al timone", finanziato dall'IMO.

La conferenza organizzata dal Governo coreano insieme all'Organizzazione ha visto la partecipazione di rappresentanti governativi di 13 paesi della regione Asia-Pacifico, oltre a numerose donne già impiegate nel settore marittimo.

Nel crescente bisogno di marittimi qualificati, sia in mare che a terra, le donne possono trovare nuovi sbocchi professionali, a patto che le opportunità siano pari a quelle degli uomini, là dove evidentemente ancora non è così. I Paesi intervenuti alla conferenza hanno stretto un accordo al fine di stimolare i rispettivi governi ad aprire le porte alle donne, in un settore tradizionalmente maschile.

L'IMO ha istituito il programma IWMS (Integration of Women in the Maritime Sector) al fine di incrementare l'occupazione femminile e in particolare la formazione professionale delle donne, con la conseguente creazione di sei associazioni regionali deputate a questo scopo, in Africa, Asia, America Latina, e isole del Pacifico.

GHIACCIO INFIAMMABILE SOTTOMARINO

Alla ricerca di energie alternative che in futuro potrebbero rifornire il Paese, il Giappone ha scoperto il "ghiaccio infiammabile", una risorsa sottomarina che lo potrebbe rendere indipendente per 100 anni, dal punto di vista energetico. Si tratta dei gas da idrati di metano, detti anche "ghiaccio infiammabile". Questi composti cristallini simili al ghiaccio si possono formare quando il metano presente sotto la crosta oceanica risalendo verso la superficie si combina con l'acqua fredda. Nel ghiacciare l'acqua comprime il gas e il composto assume un'elevatissima densità: un metro cubo di idrati produrrebbe 160 m cubi di metano. I ricercatori nipponici sono andati a oltre mille metri di profondità, oltre la crosta terrestre per estrarre il gas. Perplesità rimangono sulle possibili conseguenze nefaste sui mari e atmosfera se si dovessero rilasciare grandi quantità di metano concentrato.

ROTTERDAM PREMIA LE NAVI "VERDI"

Sconti in Olanda a chi non inquina. In particolare saranno le metaniere in possesso di Green Award ad usufruire dei vantaggi economici. Questo tipo di certificazione viene rilasciata alle compagnie di navigazione che hanno effettuato investimenti supplementari in sicurezza, prestazioni ambientali e qualità dell'equipaggio. Dallo scorso febbraio le metaniere con Green Award otterranno nel porto di Rotterdam una riduzione del 6% sui diritti portuali. Riservata inizialmente a petroliere, chimichiere, bulk carrier, unità fluviali superiori alle 20mila tonnellate di stazza, da quest'anno la certificazione è stata estesa alle metaniere. Sono 36 le navi che hanno ricevuto l'attestazione verde.

AUTOSTRADE DEL MARE SOLO A NORD?

Le Autostrade del Mare in servizio, che hanno ricevuto gli ultimi finanziamenti dall'Unione europea, sono quelle prevalentemente a Nord; le tratte del Mediterraneo sarebbero rimaste escluse. La mappa disegnata da Isemar (Istituto superiore di economia marittima di Nantes-Saint Nazaire) mette in evidenza i collegamenti premiati dall'UE: proprio nel Mediterraneo, dove le Autostrade del mare sono nate, i finanziamenti europei non sono arrivati. Nel 2010 in particolare sono stati premiati i collegamenti Rostock-Gedser e Portsmouth-Bilbao.

IL NUOVO SCALO DI AUGUSTA

Lo scalo di Augusta ha ottenuto i finanziamenti europei per il rilancio: sono stati approvati 100 milioni di Euro; altri 45 saranno a carico dell'Authority. Il ministero Infrastrutture e Trasporti ha inoltrato all'Autorità portuale siciliana la decisione con cui la Commissione europea ha approvato il grande progetto "Potenziamento del porto commerciale di Augusta", facente parte del programma operativo Reti e Mobilità 2007-2013.

I principali interventi saranno: espansione dei piazzali di ulteriori 82mila metri quadri; adeguamento strutturale di 150 metri lineari di banchine esistenti; nuova banchina di 350 metri estensibile a 500, con nuovo piazzale alle spalle di circa 120mila metri quadri.

INVESTIMENTI NEL PORTO DI TRIESTE

Un piano industriale per il 2011-2018 da 387 milioni di Euro è stato approvato all'unanimità dal Comitato portuale di Trieste. La cifra è destinata alla realizzazione di grandi opere di potenziamento dello scalo. L'aumento dei traffici consentirà di far fronte al rinnovamento senza contrarre mutui.

TECNOLOGIA PER GRANDI NAVI VELOCI

Il gruppo ABB si è aggiudicato un ordine dalla compagnia di navigazione Grandi Navi Veloci (GNV) per migliorare l'efficienza nei consumi di bordo del traghetto La Suprema.

Il contratto prevede l'installazione di nuovi motori elettrici ad alto rendimento (IE3), e azionamenti a frequenza variabile per la ventilazione della sala macchine dei motori principali e dei motori generatori: ABB inoltre, fornirà anche il sistema di automazione sviluppato sulla piattaforma AC800M, corredato da un pannello touch screen per permettere all'operatore la gestione e il controllo della ventilazione. Sono inoltre parte integrante del progetto i sensori di campo, come i misuratori di pressione e di temperatura, che saranno messi in servizio all'interno delle sale macchine del traghetto La Suprema.

Questo progetto permetterà a Grandi Navi Veloci di migliorare l'efficienza energetica e beneficiare di un risparmio sui consumi di bordo, con un ritorno sull'investimento inferiore ai due anni di esercizio.

NOTE TRISTI

Addio a Giuseppe Marasco

Giornalista e scrittore, esperto nel settore marittimo, appassionato di ricerche storiche, Giuseppe Marasco aveva collaborato con diverse testate genovesi, da *Il Corriere Mercantile* ad altre specializzate nel settore "mare" come *l'Avvisatore marittimo*, *Sailing List* (periodico edito da Autorità portuale) e *Vita e Mare*. Sul nostro giornale in particolare Marasco aveva contribuito con articoli sul passato della marineria italiana, che avevano aiutato a ricostruire la storia.

Si è sempre distinto sul lavoro per competenza, gentilezza e signorilità.

Dopo una lunga malattia, Marasco è mancato all'affetto dei suoi cari, il 10 aprile scorso.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., la redazione di *Vita e Mare* (in particolare Danilo Canaletti e Bettina Arcuri), lo ricordano con stima e affetto, porgendo sentite condoglianze alla famiglia.

In memoria di Silvio Carbonatto

E' trascorso un anno dalla scomparsa del com.te Silvio Carbonatto, amico fidato e consigliere del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

Tutto il Collegio, compresa la redazione di *Vita e Mare*, ne ha sentito la mancanza e lo ricorda con affetto.

L'ECO DELLA STAMPA®

AGENZIA DI RITAGLI E INFORMAZIONI
DA GIORNALI E RIVISTE Direttore I. Fruguele

ECOSTAMPA®

MEDIA MONITOR S.P.A.

VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO

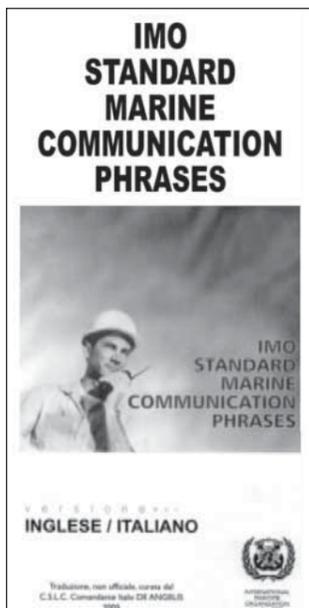
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444

CAS. POST. 12094

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



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



“NON È IL MARE IL MIO NEMICO”, UN LIBRO AVVINCENTE SU RAJNA JUNAKOVIC

La signora che ammainò le bandiere della vergogna

Tra la gente di mare, pochi sanno, specie i giovani, che se la sicurezza a bordo oggi è legge e se vengono finalmente bloccate nei porti le carrette mandate alla ventura da armatori senza scrupoli, il merito è di una donna, né capitana né politica in carriera, una figura piccola e minuta, non più giovane, di aspetto modesto, sempre vestita di nero come una vedova, che però aveva fatto del suo lutto un'arma invincibile per una battaglia di giustizia. Rajna Junakovic, così si chiamava, era molto nota un tempo negli ambienti marittimi, come pure negli uffici ministeriali, dove non si lasciava scoraggiare da ore e ore di anticamera per superare l'indifferenza dei potenti. È stata la sua tenacia, la sua azione intelligente, instancabile, le ricerche documentatissime, la presenza continua, a far breccia finalmente in una cultura che tollerava di fatto le bandiere ombra, definendole preferibilmente "di convenienza". Si deve alla sua diuturna pressione, anni di lavoro oscuro, sacrifici, mortificazioni, ma anche spontanee solidarietà, se è stato possibile smuovere infine il parlamento e fare approvare nel 1977 la legge che ha posto fine all'inganno delle agenzie raccomandatarie che di fatto ricorrono copertura ai padroni delle navi della vergogna.

Ora sulla vicenda di questa straordinaria signora, entra-

competenze nei servizi radiofonici della Rai a Roma, mentre il marito si imbarca come radiotelegrafista sulla *Seagull*, decrepita nave mercantile con bandiera liberiana, utile per nascondere la proprietà genovese. Quale fosse la realtà di quello scafo rugginoso, coi motori esausti, le falle nelle stive chiuse con tappi di cemento, lo lascia appena intuire il marconista nelle sue lettere alla moglie; ma sarà lei stessa a scoprirla direttamente, imbarcandosi a Tangeri nel penultimo disperato viaggio della carretta. È la sua testimonianza è il filo conduttore del libro: nella solitudine della navigazione, il flusso dei ricordi lontani occupa i colloqui con la moglie del comandante, troppo giovane e spensierata per poter cogliere certi tristi presagi. Finché una notte di burrasca nel canale di Sicilia si incarica di imporre il presente e la fragilità del vecchio cargo, sbalottandolo, torcendolo e facendolo gemere, sotto l'urto dei marosi che minacciavano di sopraffarlo; poi al mattino, col ritorno del sereno, il porto di Crotone in vista, prende corpo la speranza che finalmente la *Seagull* sarebbe entrata in bacino per i lavori urgenti e indispensabili ma sempre rinviati.

Perfino il topo di bordo voleva abbandonare quel rottame, tanto che Rajna l'aveva portato a terra in una scatola e liberato. Era ancora in banchina, quando dalla concitata discussione tra il capitano e l'armatore capi la verità: c'era un altro carico di fofati da trasportare e la *Seagull* sarebbe ripartita nuovamente e subito, senza fare alcuna riparazione, andando incontro a un destino ormai segnato. Il marito non poteva sbarcare, ma le promise che quello sarebbe stato l'ultimo viaggio su quel cargo; e lei tornò a Roma per il suo lavoro. Era questione di giorni: il 17 febbraio 1974 la nave era attesa di ritorno ad Augusta, dove non approdò mai. Dapprima e per troppi giorni il mancato arrivo viene attribuito al maltempo; le dicono che la *Seagull* avrà trovato riparo in qualche porto dell'isola. Nessuno però sa spiegare come mai da bordo non giunga più alcun segnale. Neanche l'SOS è stato lanciato.

Rajna non si dà pace: insiste coi raccomandatarie, in realtà gli armatori, per sapere se hanno allertato i militari per le ricerche in mare; le viene risposto che l'allarme è stato dato immediatamente. Ma il comando di Marsicilia, interpellato da lei stessa, smentisce: nessuna richiesta di soccorsi; e quando la Marina chiede informazioni, l'agenzia di Genova prende le distanze da "quella donna agitata", in preda al panico. Passano così 14 giorni prima che

partano le motovedette e gli aerei ricognitori. Ormai non c'è più niente da fare: viene trovato solo qualche rottame e il corpo senza vita del capomacchinista, legato su un battellino pneumatico. I pescatori di Licata portano a terra un indumento femminile, che Rajna riconosce

della moglie del comandante, scomparsa insieme a tutto l'equipaggio.

Parte da questo scenario la lunga marcia della donna sola nel deserto di una società fin troppo estranea alle tragedie del mare. Senza mezzi, viaggia di notte per risparmiare l'alber-

go, va alla mensa dei ferrovieri e trova asilo alla Stella Maris, ma porta documenti su documenti ai magistrati di Genova decisi a indagare e ottiene la prima condanna pronunciata in Italia contro gli armatori ombra: dichiarati responsabili di omicidio colposo plurimo, naufragio

e omissione di soccorso. Dal processo emerge che mentre non avevano assicurato l'equipaggio, la polizza prevedeva un premio parecchio superiore al valore della vecchia nave; come dire che il prevedibile affondamento poteva tamutarsi in un lucroso affare.

Non basta avere smascherato questa realtà praticata e tollerata; l'azione di Rajna si sposta in sede parlamentare e non si arresta fin quando la legge 135 del 1977 stabilirà la responsabilità civile e penale degli agenti raccomandatarie marittimi, ponendo fino agli schermi più o meno legali dietro cui si nascondeva l'industria del naufragio. Il libro non fa i nomi dei padroni genovesi della *Seagull* (diritto all'oblio?), ma cita giustamente coloro che scelsero di non abbandonare questa piccola grande donna nella sua impari lotta: i magistrati Franco Cascini, Nicola Marvulli, Giovanni Ghiglione, Antonio Silvestri, Massimo D'Arienzo; e nel processo d'appello Vito Napoletano, Nicola Perrazzelli, Alfredo Curto e Antonio Saetta; quindi gli avvocati Bruno Lo Monaco, Ugo Maria Failla, Nino Gaeta, fino all'attuale presidente del comitato *Seagull* ammiraglio Falco Accame. Vanno ricordati per aver contribuito a innovare un sistema, non solo giuridico, "forte coi deboli e debole coi forti".

C. A.



Il libro di Liliana Lanzardo sulla storia della *Seagull*, edito da Mursia, è stato presentato il 6 marzo a Genova, nella Sala del Camino di Palazzo Ducale, presente l'autrice, Giuliano Galletta de *Il Secolo XIX*, Riccardo Degl'Innocenti (esperto di lavoro marittimo) e l'attore Pino Petruzzelli che ha letto diversi brani del romanzo



ta di diritto nella storia del progresso civile, è uscito un bellissimo libro, "Non è il mare il mio nemico", Mursia editore, scritto da Liliana Lanzardo, riuscita nell'impresa di coniugare in modo avvincente la suspenza di un naufragio annunciato, trenta vite perdute per l'avidità di coloro che non diedero neppure l'allarme per far partire i soccorsi, con il racconto drammatico e delicato insieme dell'avventura umana della protagonista: bambina nei Balcani tormentati da invasioni feroci, poi giovane sposa di un marinaio jugoslavo sotto la dittatura di Tito, quando la famigliola tenta ingenuamente la fuga dalla Dalmazia con una barca da pesca, attrezzata in gran segreto per prendere il largo e bloccata dalla polizia prima ancora di scendere in acqua. Seguono gli anni della persecuzione, il marito in carcere, lei confinata con le prole lontano da casa: a farla resistere e salvarla è la forza della sua cultura, la musica che ama e interpreta magistralmente al pianoforte, gli studi classici, la conoscenza delle lingue, che le aprono le porte della redazione-esteri di Radio Belgrado. Si avvera infine il miraggio dell'Italia; lei trasferisce le sue

ASSISTENZA 24 ORE SU 24

Multiservice

MEDICI SPECIALISTI
FISIOTERAPISTI
INFERMIERI
O.S. (Op. SOCIO SANITARIO)
BADANTI
SERVIZIO ODONTOIATERO (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
 📘 AD Assistenza Diretta
 📍 AD.Multiservice_BO

Via Parisio, 23/a - 40137 BOLOGNA

www.admultipservice.com

LETTERE E VOCI DAL MARE

Il marittimo discriminato perché cittadino italiano

E' giunta anche al Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. una lettera aperta, indirizzata al Presidente della Repubblica, e per conoscenza al presidente del Consiglio dei ministri e a varie associazioni, enti e sindacati, quale testimonianza del senso di impotenza e sconforto che serpeggia nella marineria italiana. Per ragioni di spazio ne riportiamo una parte che ci sembra comunque eloquente.

Esimio Sig. Presidente, mi rivolgo a Lei per chiederLe, cortesemente, di aiutarmi a ottenere la cancellazione della cittadinanza italiana: solo così potrò beneficiare di una cittadinanza "di comodo" che mi permetta di imbarcare. Mi scuso, signor Presidente se non mi sono presentato prima. Mi

chiamo Pasquale Russo, abito a Torre del Greco e cercavo di portare avanti la famiglia con uno dei lavori più antichi del mondo: l'andare per mare. Ho bussato a centinaia di porte ma quasi tutti mi hanno risposto che era meglio lasciar perdere in quanto un posto da mozzo sulle navi non l'avrei mai trovato perché... il mio posto era stato preso da extracomunitari. Ho cercato loro di spiegare che io non volevo guadagnare niente in più di quanto i signori Armatori offrono ad un extracomunitario, anzi mi accontentavo anche di qualcosa in meno, ma mi hanno risposto che non capivo un bel niente... Allora ho cercato di informarmi ed ecco quello che ho capito.

Con l'istituzione del doppio "Registro Internazionale" si è

cercato di colmare un vuoto o per meglio dire adeguare la normativa italiana rispetto a quella europea, in quanto i signori armatori lamentavano, rispetto ai pari colleghi europei, maggiori oneri anche fiscali, ecc. La concessione del doppio registro comportava però alcune conseguenze negative, non proprio secondarie, come il venir meno dell'obbligo di imbarcare marittimi italiani, nonché un provvedimento secondo cui la retribuzione dei lavoratori non appartenenti all'unione europea può essere diversa da quella dei marittimi appartenenti a paesi membri. Il disegno di legge si componeva insomma di due blocchi di norme fondamentali: 1) porre le navi italiane che maggior-

mente subivano la concorrenza di quelle straniere in una situazione di parità di condizioni per i costi di gestione; 2) misure volte a ridurre il costo del lavoro a bordo.

Le Organizzazioni sindacali a cui spettavano stabilire le condizioni economiche minime, salariali ed assicurative, nel rispetto dei limiti internazionalmente stabiliti non si sa esattamente che ruolo abbiano avuto in tutto ciò...

Di sicuro la parte riguardante gli articoli 7 e 8 che prevedevano in particolare, sulla base della contrattazione collettiva di settore, l'imbarco di una quota fissa di marittimi italiani, è stata puntualmente disattesa. Chi sono gli organi controllori e cosa hanno o stanno controllando?

PASQUALE RUSSO

"Quelli di macchina" nostalgia e ricordi

Il cap. Giuseppe Calcagno, consigliere di Macchina del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ha inviato il 5 marzo scorso una lettera al quotidiano genovese Il Secolo XIX, dove si legge tutto l'orgoglio di quei capitani che hanno lavorato nel cuore della nave, nascosti forse agli occhi dei passeggeri distratti, ma non meno importanti per questo dei colleghi ufficiali di Coperta...

Sempre sul *Secolo XIX* del 23 febbraio scorso è apparsa una lettera del cap. Barbazza che tratta di quella parte dell'equipaggio di una nave che vive e lavora al caldo, nel rumore, nell'acre odore di nafta e di olio lubrificante: quelli di macchina. Avvenimento veramente molto raro. Il Direttore di Macchina, quella persona dalla quale dipende l'essenziale buon funzionamento di tutta la nave (dalla motrice principale, alla produzione di energia elettrica e dell'acqua necessaria ai vari

servizi di bordo, all'aria condizionata, alle celle frigorifere, a tutti i sistemi di sicurezza antincendio e salvataggio, alle cucine, alle lavanderie etc...etc..) non è mai o quasi considerato.

Non vedremo mai un direttore presenziare a qualche evento, dal varo della nave a qualsivoglia altra importante manifestazione.

Penso sia giunto il momento che questa indispensabile figura sia presa in una maggiore e giusta considerazione. Col suo scritto Barbazza mi ha fatto rivivere quei momenti indimenticabili, emozionanti di quando girando quelle grandi "ruote di manovra" davvo vapore alle turbine del *Conte Biancamano*, della *Colombo*, della *Leonardo da Vinci*, della *Michelangelo* e della *Raffaello*; oppure "tirando" quelle lunghe leve mettevo in moto i motori della *Vulcania* e del *Giulio Cesare*. Scriva ancora di noi, Capitano Barbazza, di "quelli di Macchina".

alta Broker - LA TUA SICUREZZA



alta Broker
www.altabroker.it

la tua
Assicurazione
non diminuisce?
AUMENTA?
Noi proviamo
a farti
RISPARMIARE!

CONVENZIONI E SCONTI Assicurazioni personali degli associati al Collegio

ALTA BROKER Srl, il consulente assicurativo scelto dal Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., mette a disposizione condizioni agevolate e coperture complete in tutti i rami assicurativi, in particolare la R.C.AUTO.

Contattateci ai seguenti indirizzi:

presso la nostra sede di GENOVA,
piazza della Vittoria, 9/10
telefonicamente al n. 010/8939009 (8 linee r.a.)
inviando un fax al N. 010/8939119

inviando una email all'indirizzo:
info@altabroker.it

sul sito internet:
www.altabroker.it
<<http://www.altabroker.it>>

2012-2013 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.

Possano 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".

- ① L'indennizzo per la sospensione della patente è di €4.500,00 per un mese di sospensione per un massimo di dodici mesi.
 - ② L'indennizzo per il ritiro della patente è di €54.000,00.
 - ③ 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.

LA PROPOSTA DEL DIRIGENTE SCOLASTICO DEL NAUTICO DI SIRACUSA

Un'Accademia del mare in Sicilia per dare un futuro ai nuovi ufficiali

Il recente riordino degli istituti tecnici ha, di fatto, abolito gli Istituti Nautici così come li conosciamo, si è avuto un ridimensionamento delle ore di insegnamento anche nelle materie professionalizzanti: eliminazione delle esercitazioni marinaresche e riduzione delle ore di meccanica ed impianti e di navigazione, senza considerare la riduzione delle ore della docente di madrelingua, fatto che diminuirà la già scarse competenze linguistiche degli alunni.

Tutto ciò determinerà una riduzione nella capacità della scuola di rispondere alle esigenze formative richieste dal mercato del lavoro per i futuri ufficiali della marina mercantile. La situazione precedente, già, non era soddisfacente poiché le prescrizioni internazionali stabilite da S.T.C.W '95 e le censure operate dall'E.M.S.A. (European Maritime Safety Agency) al governo italiano sulla formazione dei giovani evidenziavano un deficit formativo che poneva seri problemi.

Con il riordino, la situazione è peggiorata poiché la riforma, che risponde ai bisogni posti nelle competenze dello stato (istruzione), inciderà sui contenuti professionalizzanti, settore di esclusiva competenza regionale (formazione professionale).

Ci troviamo, dunque, in una situazione in cui la scuola non garantirà, sotto l'aspetto della formazione, una adeguata preparazione né i titoli richiesti (corsi di preimbarco) per l'avviamento al lavoro dal settore della Gente di Mare; infine, resta irrisolto il problema dell'allievo (la necessità dell'anno di navigazione per entrare nei ruoli degli ufficiali di bordo) spesso considerato un peso per l'armatore.

Si tratta di un deficit formativo destinato a rappresentare un problema serio per la spendibilità lavorativa del diploma. Ciò premesso dal Nautico di Siracusa si è avanzata una proposta alla Regione: istituzionalizzare un corso di formazione da inserire nel piano Regionale dell'offerta formativa di durata 18-24 mesi da gestire all'interno degli istituti nautici. Lo scopo è implementare il corso di ordinamento con segmenti formativi necessari ad acquisire tutte le certificazioni previste dal codice della navigazione; in più stage formativi a bordo fortemente caratterizzati da esperienze di alternanza scuola-lavoro, così da favorire un immediato impiego nel settore.

La proposta è in questi giorni all'esame dell'Assessorato regionale alla pubblica istruzione e sta coinvolgendo in un dibattito positivo tutti i nautici dell'isola, al punto di ipotizzare la nascita in Sicilia di un'Accademia del Mare che affronti le problematiche di tutta la filiera del settore per costruire professionalità realmente utilizzabili dal Mercato del lavoro, compreso il diporto nautico, settore in rapida evoluzione.

La proposta si articola in tre punti:

1. individuare all'interno della

struttura organizzativa dell'assessorato lavoro o pubblica istruzione e formazione professionale, un referente per la formazione della gente di mare

2. istituire un tavolo di confronto con Confindustria per individuare percorsi di inserimento dei diplomati nautici siciliani negli organici della marina mercantile e strutturare accordi che favoriscano percorsi di alternanza scuola/lavoro a bordo

3. istituire un gruppo di lavoro che individui figure professionali necessarie al diporto nautico da formare in percorsi strutturati e riconosciuti che assicurino l'inserimento nel mercato del lavoro e rafforzino la filiera degli operatori di servizio al diporto in special modo nelle province dove la Regione sta sostenendo la nascita ed il potenziamento dei porti turistici.

La originalità della proposta sta nel fatto che la Regione si avvarrà della collaborazione degli ex Istituti nautici e delle realtà istituzionali e imprenditoriali marittime esistenti sul proprio territorio, senza la creazione di carrozzoni clientelari, né di intermediazioni fittizie il cui risultato è solo un aumento della spesa.

GIANBATTISTA TOTIS
Dirigente scolastico del Nautico di Siracusa

DA TUTTA ITALIA A GENOVA In 250 al raduno dell'Eugenio C Club



Foto di gruppo per i dipendenti Costa



L'ammiraglio Angrisano riceve la targa di riconoscimento



Il presidente del Collegio Giovanni Lettich col com.te Antonio Stuparich



Il lancio della corona in mare, dalla motovedetta della Capitaneria

L'VIII Raduno internazionale dell'Eugenio C Club, nel nome dell'ultimo grande transatlantico italiano, ha richiamato a Genova, il 14 aprile scorso, più di 250 marittimi e dipendenti Costa, giunti da tutta Italia.

Per l'occasione il Museo del Mare Galata ha aperto le sale, ospitando nell'Auditorium la funzione religiosa officiata da don Giacomo Martino (già direttore dell'Apostolato del mare), cui è seguito un pranzo sontuoso offerto a tutti i convenuti. Don Giacomo ha benedetto una corona di quercia che al termine della cerimonia è stata lanciata in mare, a ricordo di tutte le vittime di naufragi.

Erano presenti l'ammiraglio Felicio Angrisano,

comandante del porto di Genova, che ha ricevuto una targa di riconoscimento da parte del Club, il comandante Giovanni Lettich, capopilota del porto e presidente del Collegio nazionale Capitani L.C. e M., nella foto insieme al com.te Stuparich, (un tempo sul ponte di comando dell'Eugenio C), la direttrice dell'Accademia italiana della Marina mercantile Daniela Fara.

Hanno partecipato come di consueto anche diversi rappresentanti della famiglia Costa, tra cui l'ultimo presidente della compagnia, Nicola Costa. Il progetto dell'Eugenio C Club è nato nel 2006 grazie a Vittorio Anselmi, che sulle navi Costa navigò per 43 anni; l'associazione è presieduta dall'armatore Giovanni Costa.

INCONTRO CON OTTONELLO NUOVO DELEGATO DEI CAPITANI

Da Savona con entusiasmo nel nome di Leon Pancaldo



Lo stand degli "Amici del Nautico" all'Expo di Savona

Francesco Ottonello è il nuovo delegato di Savona per il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. Grande entusiasmo e un'energia travolgente distinguono quest'ufficiale di macchina che ha vissuto in prima persona gli anni d'oro della marina mercantile italiana. Diplomato al Nautico di Savona negli anni 1964-65, ha navigato per dieci anni su navi passeggeri di lusso, come *Columbia*, *Princess Cruise* (le navi delle *love boat*). "A quei tempi - racconta - eravamo la crema degli Italiani nel mondo; partivamo da Los Angeles con la banda musicale che suonava sulla banchina; ho vissuto un po' come in un film... poi ho lavorato sulla *Costa*, *Federico C* e il vecchio *Franca* (crociere sul Rio delle Amazzoni). Tra noi di macchina c'era molta solidarietà, quelli su in coperta ci apparivano un po' come dei "signorini"; a noi non intimoriva nemmeno il comandante, che ai tempi poteva essere paragonato a un vero monarca!"

Una volta sceso a terra Ottonello ha insegnato all'ITIS di Cairo e al Nautico di Savona. Qui prosegue ancora oggi a sostenere i ragazzi, nello studio e nelle attività a bordo della nave scuola "Leon Pancaldo", prestigioso veliero di 18 metri con 10-12 posti letto. "Un tempo - ricorda - con questa barca abbiamo conquistato trofei prestigiosi, tra cui anche la regata delle *Tall Ships!*" Presidente dell'Associazione Amici del Nautico, che vanta 600 iscritti, tra cui tanti ragazzi, ha fondato e gestisce la Mostra permanente degli strumenti di laboratorio della scuola, un esempio di come si sono evolute le tecniche di navigazione negli ultimi 150 anni. Recentemente l'istituto

che ha formato intere generazioni di comandanti savonesi è stato trasferito dalla storica sede di piazza Cavallotti, ma Ottonello vi è rientrato, portando all'ultimo piano dell'edificio la Mostra permanente. Ora - racconta - mi occupo anche dell'orientamento scolastico in Basso Piemonte, per fare venire al Nautico i giovani; non vedo l'ora di mettermi al lavoro per il Collegio: come prima cosa andrò nelle classi IV e V a presentarlo".

Parlano di noi



La rivista *Recalada* (n.°135/febbraio 2013), edita dal 1980 dall'Associazione dei Capitani della Marina Mercantile spagnola, ha ripreso l'articolo pubblicato sulla prima pagina di *Vita e Mare* (novembre/dicembre 2012), intitolato "Se un comandante da eroe è trasformato in criminale". Il maxi-processo per l'incidente della petroliera "Prestige" (avvenuto nel 2002) ha riscosso in Spagna grande eco mediatica. Il rischio è che si trasformi in un procedimento a carico del com.te Apostolos Mangouras (oggi 77 anni), uno dei pochi imputati, sempre presente in aula (nella foto).

TEMPI DI CRISI

Per marittimi polizza anti-bancarotta

Spunta una polizza per marittimi, nel caso che il datore di lavoro sia insolvente: le agenzie di assicurazioni del settore si specializzano anche in questa direzione. Di fronte alle nuove sfide economiche che l'industria legata al mare deve fronteggiare, non tutti gli armatori e gli operatori del comparto potranno sopravvivere alla recessione globale e questo avrà effetti deleteri sulla vita professionale dei marittimi. Così i portavoce dell'agenzia *Seacurus* che intendono lanciare la nuova formula di contratto. *Le compagnie che finiscono in bancarotta - spiegano - non possono rilasciare gli stipendi anche per molti mesi. La nostra proposta sarà conforme agli obblighi della Maritime Labour Con-*

vention 2006 - sostengono - e fornirà copertura sugli incidenti, coprendo spese mediche, di sostentamento, rimpatrio e una copertura sullo stipendio pari a sei mesi (quest'ultima la novità).

La polizza sarà accessibile a chi rispetta le norme di bandiera e Port State Control. A partire da agosto prossimo, quando la MLC entrerà in vigore, la nuova polizza sarà sottoscritta da assicuratori globali con rating A e presso i Lloyd's di Londra.

Il consiglio che possiamo dare per ora ai marittimi è quello di leggere bene le formule contrattuali, prima di sottoscrivere qualunque proposta, soffermandosi sulle postille e magari prima di firmare sentire pure l'avvocato...

RICHIESTA DI CHIARIMENTI

I certificati di ufficiale elettrotecnico

Pubblichiamo di seguito la lettera inviata dal sindacato marittimi Fit-Cisl (il 10 gennaio scorso) al ministero dei Trasporti, al fine di ottenere chiarificazioni sui requisiti minimi obbligatori per l'abilitazione di ufficiali elettricisti.

Egr. Dott.ssa Moltoni,

con riferimento alle nuove regole Ilo di Manila ed in particolare per quanto attiene la regola III/6 per la certificazione di ufficiale elettrotecnico, molte società di navigazione di bandiera estera che occupano personale italiano in quelle posizioni ci hanno chiesto di conoscere le procedure della nostra Amministrazione per rilasciare la suddetta certificazione. E' pur vero che sino al primo Gennaio

2017 la Circolare del Comando Generale n. 008 autorizza le Amministrazioni a continuare a rinnovare convalidare e riconoscere le certificazioni in base alle disposizioni vigenti. Ma nel caso della qualifica di cui sopra, per quanto ci risulta, non esiste un "vecchio certificato" da sottoporre a convalida. Ne consegue che il ritardo al rilascio del nuovo certificato crea problemi di impiego del personale italiano.

Le sarei grato se potesse "illuminarmi" su questa situazione ed eventualmente come si possa trovare una soluzione in modo che i nostri marittimi non perdano opportunità di lavoro.

Resto in attesa di un suo cortese riscontro invio cordiali saluti.

REMO DI FIORE (FIT MARITTIMI)

GLI ESAMI PER I TITOLI PROFESSIONALI

Bocciati in massa a Genova meno a Cagliari

Presso le Direzioni marittime di Genova e Cagliari si è conclusa la prima sessione 2013 degli esami finalizzati al conseguimento delle abilitazioni professionali marittime di coperta e macchina. I risultati, specie in continente, non sono proprio confortanti.

Cominciamo da Genova: per quanto riguarda la Coperta, tra gli aspiranti al titolo di Ufficiali di navigazione sono state presentate 110 domande; si sono presentati 76 candidati. Di questi 76, in 42 sono stati respinti alla prova di Inglese (propedeutica), 22 sulla prova del professionale; al termine sono risultati idonei in 20.

Prove per Ufficiali di navigazione del Diporto: si sono presentati in 3; solo 1 è stato promosso.

Tra gli aspiranti al titolo di primo Ufficiale di navigazione (su navi pari o superiori a 3000 GT), sono state presentate 49 domande; all'esame erano presenti in 34; di questi 14 sono stati bocciati all'esame di Inglese, 1 al professionale; 10 promossi in tutto.

Tra i primi Ufficiali di coperta (stazza compresa tra 500/3000 GT) si sono presentati in 4, di cui 3 sono risultati idonei.

Tra i comandanti di stazza fino a 2.000 GT che effettuano viaggi costieri, si è presentato un candidato, che è stato promosso.

Tra i capitani del Diporto: 4 candidati, 2 promossi (gli altri 2 bocciati in Inglese).

Tra i comuni di guardia in coperta: 6 candidati tutti promossi.

Esami di Macchina: tra gli aspiranti al titolo di Ufficiali di macchina sono risultati idonei solamente in 6; in 29 sono stati bocciati alla prova d'inglese, in 23 al professionale. Tra gli aspiranti a Ufficiale di Macchina (pari o superiore a 3.000 GT): 35 domande, 26 presenti all'esame: tra questi sono risultati idonei in 10 (12 bocciati in Inglese).

Agli esami di Coperta era presente il cap. Luciano Cinnelli, del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., che ha così commentato: *Gli esami per ufficiale di navigazione (ex patentino) hanno dato esiti piuttosto allarmanti: mai più di 2/3 candidati idonei al giorno su 18/20 presenti. La carenza sulla formazione professionale, al contrario del passato quando l'inglese era l'unica bestia nera dell'esame, ora è in crescita tra le cause delle non idoneità. Stesso discorso per gli esami per l'Ufficiale (ex patente) dove però*

la media di idonei è risultata migliore.

Ha seguito gli esami di Macchina il cap. Ferruccio Carbone, del Collegio: *I problemi - ha spiegato - sono molteplici: alla scarsa formazione scolastica si aggiunge il fatto che a bordo i ragazzi sono poco seguiti; noi del Collegio infine ci siamo chiesti più volte come mai i giovani non studiano sulle nostre dispense, pensate e scritte proprio in funzione di questi esami. Vorrei proporre anche un accenno un po' provocatorio sulla strutturazione degli esami: forse sarebbero da rivedere? Dal mio punto di vista ho trovato ragazzi bravi in teoria, ma che non sanno niente di vita a bordo: il Record Book è spesso compilato a caso; all'esame le domande vertono proprio su quel libretto, perché nessuno li vuole bocciare! Ho notato che i più giovani cadono sulle normative internazionali e procedure ISM, ISPS, Marpol... sulla realtà applicativa. Ripeto: a mio giudizio le dispense che forniamo al Collegio sono brevi, mirate e concise; a questo punto consiglio di studiare su quelle.*

Gli esami per il rilascio dei titoli professionali marittimi hanno avuto esiti meno sconcertanti presso la Direzione marittima di Cagliari: qui tra gli aspiranti al titolo di Ufficiale di navigazione il 75% sono risultati idonei allo scritto e il 66% sono stati promossi all'orale. Così tra gli aspiranti a Ufficiale di Coperta il 72% sono stati promossi allo scritto e il 92% all'orale.

Tra gli aspiranti a Ufficiale di Macchina il 65% idonei allo scritto e il 47% all'orale.

In totale, le domande complessive sono state 176; tra 96 presenti all'esame scritto, il 71% è risultato idoneo. Tra i 68 candidati presenti all'orale, il 68% è risultato idoneo.

L'amm. Nicola Silenti, delegato a Cagliari del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., ha così commentato: *La prima sessione degli esami 2013 per il conseguimento dei titoli professionali marittimi svoltisi presso la Direzione Marittima di Cagliari ha messo in evidenza una ottima organizzazione, permettendo ai marittimi di concludere le prove in tempi brevi, facilitando i successivi imbarchi. Inoltre l'impostazione degli esami ha rispecchiato in pieno quanto previsto dalla STCW 78 e successive modificazioni, in particolar modo il rispetto degli standard di competenza previsti per le varie mansioni che vengono svolte a bordo.*

Proroga domande conversione titoli

È stata emanata la proroga dei termini per il rilascio dei titoli navigazione costiera e macchina 750 Kw, come da decreto 6 sett. 2011. Secondo quanto stabilisce il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'ultimo termine per presentare domanda di conversione dei titoli professionali è il 23 maggio 2013, data in cui scadranno i 18 mesi previsti per la conversione dei titoli professionali in abilitazioni marittime.

IL NAUFRAGIO DELLA "BALTIC ACE" METTE SOTTO ACCUSA LE "BARE GALLEGGIANTI"

S'inabissa in 15 minuti una ro-ro col suo equipaggio

Ha suscitato un'eco di dolore ma anche reazioni preoccupate negli ambienti marittimi il tragico incidente avvenuto lo scorso 5 dicembre alla car-carrier *Baltic Ace*, colata a picco dopo la collisione con una portacontainer nel Mare del Nord, causando la morte di 11 marittimi. La nave è affondata in 15 minuti, senza dare praticamente all'equipaggio alcuna possibilità di scampo. Causa dell'urto, avvenuto con mare calmo e buon tempo, un fatale errore umano sul ponte di comando, unito alla non corretta applicazione delle normative (Colregs).

Mentre su quasi tutti i vettori di trasporto sia il personale che i passeggeri sono protetti ragionevolmente in caso di sinistri, non è così a bordo delle navi ro-ro come la *Baltic Ace*. Molti esperti definiscono navi come questa col lugubre appellativo di "bare galleggianti", per la scarsa sicurezza offerta al personale. Si tratta di scafi concepiti come parcheggi naviganti, dove in nome del massimo sfruttamento dello spazio non esistono paratie stagne che in caso di allagamento rallentano l'ingresso della massa d'acqua, evitando spesso il naufragio.

Delle car-carrier viene piuttosto vantata l'efficienza della movimentazione dei veicoli



che possono salire a bordo con le proprie ruote: aspetto che rende il carico e lo scarico molto più veloce e sicuro, senza ricorrere alle imponenti gru che intervengono sulle navi tradizionali e che aumentano il rischio di danni alle merci. Sugli altri rischi presenti su questa tipologia di mercantili esisteva una pesante coltre di silenzio che però la sciagura nel Mare del Nord ha spezzato, aprendo scenari inquietanti.

Un altro punto debole è il bordo libero, l'altezza dello scafo tra il pelo dell'acqua e il ponte di coperta. Le porte d'accesso esistenti sulle ro-ro adibite solo al servizio merci (le ro-ro passeggeri sono ora soggette a norme più severe) sono spesso molto vicine alla linea di galleggiamento.

Questi portelloni d'accesso al carico (spesso situati nella zona di prora o di poppa) si possono danneggiare o deformare in caso di collisione o per avverse condizioni atmosferiche (*Estonia*) specialmente quando la porta serve anche come rampa d'accesso. Un ulteriore problema, secondo gli esperti, è dato dal movimento del carico al ponte veicoli, possibile per maltempo, inconveniente che può minare la stabilità della nave causando lo sbandamento. Inoltre una repentina entrata d'acqua causa collisione può provocare l'allentamento o la rottura delle risse dei veicoli e conseguente appilamento nei ponti bassi, quindi il capovolgimento della nave (*Finnbirch*). Anche un ap-

pilamento moderato può causare un disastro se il carico non viene correttamente stivato e fissato.

Le alte fiancate delle moderne ro-ro infine possono porre un grosso problema all'equipaggio: più la scialuppa è posta in alto rispetto alla linea di galleggiamento, maggiori possono essere le difficoltà di calare le lance in mare, soprattutto se lo scafo è sbandato.

Di fronte a tanti fattori di rischio è evidente che il tempo a disposizione per mettersi in salvo sia molto ridotto tra il momento dell'allarme e l'affondamento. Abbandonare una

nave del genere in situazione di emergenza diventa un'impresa pressoché impossibile.

Dopo il tragico incidente della *Baltic Ace* è chiaro che la normativa riguardante la progettazione di tali scafi dovrà essere profondamente riveduta. Sui nostri mari non è più tempo di veder navigare "bare galleggianti": dai comandanti all'ultimo responsabile per la sicurezza a bordo, tutti sono d'accordo nel sollecitare le autorità marittime ad impedire simili sciagure. Qui non si tratta di discutere su questioni teoriche, rischi ipotetici o incidenti sporadici: la tragica morte di 11 marittimi in un quarto d'ora parla chiaro.

da Cesma (Confederation of European Shipmasters' Associations)

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



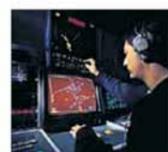
Primo Soccorso
FIRST AID



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.