

VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

SENZA POLITICA MARINARA

Ma i nostri ragazzi continueranno a navigare?

Nella imminente fine (almeno così si spera) della crisi economica mondiale e nella timida ripresa dei mercati internazionali, il ruolo predominante spetterà all'industria del trasporto, di cui il settore marittimo è il più interessato ed ancora il più conveniente. Dalla stampa specializzata e dalle diverse confederazioni armatoriali si ipotizzano incrementi della flotta mondiale a valori che nel 2015 potrebbero raddoppiare l'attuale tonnellaggio, con un conseguente aumento del fabbisogno di manodopera sempre più specializzata sia a bordo delle navi sia nei porti sia nelle direzioni degli uffici marittimi a terra.

La domanda di ufficiali di navigazione e di macchina è prevista crescere del 20-25% e anche più considerando i pensionamenti, le migrazioni verso impieghi a terra e gli abbandoni. Più alta ancora - data la composizione degli equipaggi - sarà la richiesta di sottufficiali e comuni. I paesi cosiddetti emergenti nella immissione sul mercato di marittimi quali l'India, le Filippine, la Cina, le nazioni del Centroamerica e financo il Ghana già si stanno adoperando a preparare migliaia di addetti con una buona preparazione scolastica e provvisti della certificazione necessaria, regolarmente convalidata dagli stessi governi, per essere pronti ad imbarcare su navi di tutte le bandiere, soddisfacendo a tutte le normative che la Conferenza di Manila ha previsto entrare in vigore dal gennaio 2012.

E in Italia che si sta facendo? Nel paese marinaro per eccellenza, la cui gente di mare era considerata fino a qualche tempo fa tra le più quotate in campo internazionale, nel paese del Mediterraneo geograficamente più idoneo ad avvalersi delle sue coste per potenziare al massimo l'industria del trasporto sull'acqua, sembra sia

ROBERTO PENNA
(A pag. 4)

L'ABOLIZIONE DEI NAUTICI E LE MUTATE REGOLE MARITTIME INTERNAZIONALI

Capitani di nuovo corso L'Italia è (quasi) pronta

Da un lato la recente riforma scolastica che ha abolito gli Istituti Nautici, accorpandoli con altri indirizzi tecnici, dall'altro le prescrizioni internazionali stabilite da S.T.C.W '95 e sottoposte al controllo dell'E.M.S.A. (European Maritime Safety Agency) che chiede al governo italiano un diverso criterio di formazione, sia per la parte teorica che pratica, per i giovani che desiderano intraprendere la carriera del mare...

È una rivoluzione non da poco e non priva di rischi per la gente di mare. Se guardiamo però al resto d'Europa, nessun Paese ormai prepara gli ufficiali nel segmento dell'istruzione secondaria, ma in sistemi formativi universitari o istituti di alta formazione, con percorsi biennali/triennali.

Condizione per sostenere l'esame di abilitazione professionale di accesso alla carriera di ufficiale (così impone l'STCW) è aver compiuto 18 anni, aver seguito un programma di formazione teorica sulla base dei Model Courses dell'IMO (almeno 1.080 ore) e aver completato un periodo di imbarco di 12 mesi (di cui almeno 6 certificati in guardia).

Ma qual è la situazione che si prefigura in Italia? Il nostro



sistema formativo è pronto a un cambiamento così radicale? In particolare, da chi saranno impartite le mille e più ore di insegnamento tecnico-nautico e, non ultimo interrogativo, come si potrà assicurare i mesi di imbarco? "Il Collegio Nazionale Capitani, il cui primario interesse continua a essere, da 65 anni a questa parte, l'elevazione culturale e la tutela del prestigio professionale dei soci - spiega il com.te Mario Gandolfi - avanza alcune proposte precise sul tema della forma-

zione teorico/pratica degli stati maggiori delle navi." Si tratta di un documento concreto e articolato, frutto di esperienza diretta, certo meritevole di attenzione (ne riportiamo ampia sintesi in seconda pagina).

A sua volta, Eugenio Massolo presidente dell'Accademia della Marina mercantile (ora I.T.S.) fa sapere: "Per quanto riguarda gli Istituti per la Logistica e i Trasporti, dall'indirizzo marittimo potranno continuare a uscire giovani che possono imbarcarsi come allievi ufficiali. A quel

punto potranno completare la formazione senza frequentare ulteriori scuole, con 36 mesi di imbarco (di cui almeno 6 certificati in guardia), quindi presentarsi per dare l'esame di abilitazione professionale presso l'autorità marittima e iniziare la carriera come terzo ufficiale.

Oppure l'Allievo potrà effettuare solo 12 mesi di imbarco (di cui 6 certificati in guardia) ma nel contempo completare la sua formazione teorica con almeno 1080 ore di lezione (secondo i Model Courses dell'IMO) in istituzioni formative stabili e verificabili dall'autorità governativa e internazionale (I.T.S. Accademia) e quindi sostenere l'esame presso l'autorità marittima." "Obiettivo finale dell'ITS Accademia - conclude - è diventare presidio forte anche nel tempo: per ricerca applicata e formazione continua, per cura della carriera e assistenza certificazioni."

L'attuale momento di svolta è cruciale: non a caso, sul tema della formazione nautica in Italia, il Collegio propone un ampio confronto e invita tutte le parti interessate a un convegno che si terrà a Genova in novembre, presso l'Istituto San Giorgio.

La proposta del Collegio
a pagina 2

CHIAMATI IN CAUSA GLI ARMATORI

È in gioco il futuro marittimo europeo

"Bisogna salvaguardare la professionalità dei marittimi europei, fermare il declino delle competenze per tutelare il futuro marittimo del Vecchio Continente: è ora che anche gli armatori investano in formazione e risorse umane. Tonnage tax e aiuti di stato sono serviti fino a un certo punto: adesso bisogna rendersi conto che un intero comparto è a rischio di estinzione, privo di futuro per mancanza di turn-over."

Così alcuni sindacati marittimi nord-europei lanciano l'allarme, indicando la strada da percorrere: bisogna migliorare l'immagine del lavoro marittimo, promuovere la qualità della vita e le condizioni di lavoro a bordo, offrire migliori possibilità di carriera e prospettive a lungo termine di occupazione a terra.

Secondo Nautilus, l'associazione che unisce gran parte dei marittimi anglosassoni, l'Unione Europea non può più stare a guardare realtà come quella dell'Inghilterra, dove il 40% delle compagnie che utilizza ufficiali inglesi non ha strategie per un ricambio del personale nel prossimo futuro.

Il numero dei marittimi europei continua a diminuire e circa un terzo di quelli che lavorano sulla flotta appartenente alla UE già sono di nazionalità straniera.

La flotta controllata dagli armatori europei rappresenta il 40% della stazza mondiale. L'età media delle navi è di 9,7 anni, contro gli 11,7 nel resto del mondo. Il volume del tonnellaggio è più che raddoppiato tra il 2.000 e l'inizio di quest'anno. Sono europee 9 delle 25 più grandi flotte mercantili mondiali, le prime 3 linee portcontainer. Il 50% delle navi controllate da armatori europei è sotto registri extra-comunitari.

Più del 90% del commercio estero europeo e più del 40% del commercio interno si svolge via mare.

Sono 3 milioni le persone occupate nel comparto marittimo dell'UE: 190.000 marittimi su flotte con bandiere comunitarie, 55.000 di loro xtraeuropei.

LA DENUNCIA DELLA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE COMANDANTI

L'amianto è tuttora a bordo

"Credevamo fosse un problema del passato, ma sfortunatamente è ancora fra noi. L'allarme amianto non rientra: l'inquietante presenza dell'asbesto è stata scoperta a bordo di una chimichiera costruita di recente, nonostante le restrizioni imposte dalla convenzione Solas 2002."

Così alla 36ma assemblea annuale dell'International Federation of Shipmasters' Associations (IFMSA), riunitasi a Giugno a Manila, il problema è tornato alla ribalta: anche nei cantieri l'amianto riprende a fare capolino,

tanto che è stato riproposto l'argomento al comitato esecutivo dell'IMO.

Ci sono molti modi di aggirare i divieti: i produttori non forniscono informazioni complete e in molti luoghi del mondo c'è ancora ignoranza sul tema o non si vuole nemmeno sapere; talvolta basta risparmiare sui pezzi di ricambio e si chiude un occhio... i rilevatori di amianto costano troppo e non rappresentano un valido mezzo di difesa per i marittimi.

(Altro articolo a pag. 4)

NOZZE D'ORO A GENOVA SOTTO LE NUVOLE DELLA CRISI I primi 50 anni del Salone Nautico

Numeri di tutto rispetto, nonostante tutto, alla 50ma edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova: 260.300 i visitatori, 1.400 gli espositori da 36 Paesi, 2.300 le imbarcazioni esposte, di cui più di 500 novità assolute.

In uno scenario economico dove la ripresa mondiale è ancora fragile, non stupisce un calo delle presenze (-7% rispetto al 2009), complice anche l'emergenza alluvione dei primi due giorni che ha gravemente compromesso l'accesso alla città.

La cantieristica italiana resta, con una quota del 51,3 per cento del portafoglio ordini, leader mondiale del settore. La nostra industria nautica si presenta al primo posto nella classifica dei primi 20 paesi esportatori di yacht e unità da diporto.

(A pag.6)



GIORNATA IN ONORE DEL LAVORO E DEGLI STUDI MARITTIMI Il San Giorgio a un'armatrice campana

Il 16 ottobre 2010, nella Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio a Genova, il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., organizza la cerimonia del Premio San Giorgio, giunta alla 43ma edizione.

Saranno consegnati premi e borse di studio ai migliori diplomati dell'Istituto Nautico cittadino e dell'Accademia della Marina mercantile. La targa S.Giorgio che il Collegio consegna a una personalità particolarmente distintasi nel mondo dello shipping va quest'anno alla giovane e tenace armatrice Mariella Bottiglieri, che con i suoi progetti a tutela dei lavoratori marittimi ha saputo sostenere concetti quali etica e responsabilità morale d'azienda.

(Vedi intervista a pag. 5)



COME ASSICURARE LAVORO E CARRIERA ALLE NUOVE LEVE DELLA GENTE DI MARE

Proposte concrete del Collegio per la nuova formazione nautica

Ecco le proposte del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. per formare i giovani che desiderano intraprendere la carriera del mare negli stati maggiori delle navi, nonché per coloro che desiderano formarsi come sottoufficiali e comuni, ottemperando alle nostre leggi e alle nuove norme internazionali in vigore, rispondenti alle richieste dell'E.M.S.A.



Per la formazione teorico/pratica degli Stati Maggiori delle navi di qualsiasi stazza e potenza e per qualsiasi destinazione:

1) A livello nazionale, riconoscere anche da parte dell'Autorità Marittima, una fetta degli attuali istituti tecnici ad indirizzo tecnologico e logistico idonei e abilitati a fornire ai discenti almeno il 30 % delle nozioni teoriche previste dalle tabelle A e B, S.T.C.W. '95. Queste materie sono già previste nei programmi di queste scuole. Alla fine del percorso scolastico gli studenti otterranno la maturità secondo i decreti oggi in vigore: aspiranti al comando di navi mercantili e periti del trasporto marittimo per la sezione coperta e aspiranti alla direzione di macchina e periti delle macchine marina per la sezione di macchina. In questa maniera potranno imbarcare in qualità di allievi ufficiali di coperta o di macchina.

2) Confermare sul territorio nazionale l'Accademia della Marina mercantile con sede a Genova e quella della sua sede decentrata a Torre del Greco, più una terza sede decentrata da prevedere a Venezia o a Trieste oppure a Bari o a Palermo in qualità di I.T.S. (istruzione tecnica superiore) tutte e tre mirate al completamento del restante 70% della formazione teorica (9 mesi=36 settimane=5 giorni a settimana x 6 Ore giornaliere = 30 ore settimanali = 1080 ore di lezione) in moduli di circa 4 mesi a scuola e circa 4 mesi di navigazione in qualità di allievo coperta o macchina (365 giorni completi di imbarco come richiesto dalla legge) per essere pronti a sostenere l'esame di certificazione di abilitazione a ufficiale di navigazione oppure di macchina.

E' essenziale, e a parere del Collegio condizione "sine qua non", che gli armatori e per essi la Confitarma, si impegnino a imbarcare appena concluso il modulo teorico, come allievi, coloro che frequentano questi istituti. Sempre a parere del Collegio, l'amministrazione statale dovrebbe certificare che in questi istituti sia completato l'insegnamento delle materie professionali come previsto dalla S.T.C.W. '95 Codice, tabelle A, B e seguenti e dotati gli allievi dei 4 corsi obbligatori come previsto dalla S.T.C.W.: più corsi radar per la coperta. Durante il periodo di navigazione, gli allievi saranno muniti del previsto libretto dove il comandante della nave certificherà la loro formazione pratica.

All'Accademia dovranno essere

istituiti corsi da primo ufficiale, per potersi presentare all'esame di coperta oppure macchina seguendo i programmi previsti dalla S.T.C.W. '95 più un corso di perfezionamento dell'inglese marittimo; questi corsi certificati dall'Autorità Marittima dovrebbero essere comunicati all'E.M.S.A.; il Collegio stima la durata di questo corso per primo ufficiale in circa 200 ore.

Da oltre quindici anni, il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. sostiene che sia necessario per i primi ufficiali ed i comandi / dir. Macch di 1°, 2°, 3° classe, la laurea di primo livello in una delle svariate discipline dello shipping, inclusi la sicurezza sulle navi e nei porti e la salvaguardia dell'ambiente marino.

Chiediamo all'Autorità Marittima di aiutare le Accademie della Marina Mercantile, la Confitarma, il Collegio Capitani, ad instaurare un colloquio con diverse università in modo da riconoscere agli studenti cospicui crediti formativi.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. auspica vivamente che l'autorità scolastica in accordo col ministero dei Trasporti e Logistica, obblighi gli Istituti Tecnici e Logistici, per quanto concerne il pacchetto di nozioni marittime, a formare i discenti in maniera identica su tutto il territorio nazionale in modo che possano presentarsi alle varie accademie della Marina Mercantile con un bagaglio di sapere uguale per tutti.

Dopo attenta disamina della



Superpetroliere in minatura

Non si tratta di giocattoli per adulti né di un parco divertimenti: le imbarcazioni della foto sono utilizzate per il training degli ufficiali che andranno al timone delle navi petroliere, fra le più ingombranti del mondo. Il singolare addestramento viene impartito presso l'Accademia Marittima di Warsash, nel Sud della Gran Bretagna. Le imbarcazioni, alimentate da motori elettrici, pare riescano a imitare realisticamente i movimenti di una super petroliera. I motori possono essere manomessi da un comando a distanza, così da sottoporre i futuri capitani a prove inaspettate e di difficile gestione

materia del decreto ministeriale nel quale viene istituito un corso di 500 ore per presentarsi all'esame di ufficiale di navigazione o ufficiale di macchina per navi superiori a 3000 tonnellate S.L. o 3000 Kw, il Collegio Nazionale Capitani giudica questo periodo di tempo insufficiente tenuto conto di tutte le variabili che intervengono, dei tempi per i corsi, dei tempi morti.

Concludendo, gli Stati Maggiori per qualunque stazza e potenza devono essere diplomati di scuola statale media superiore e poi seguire un ulteriore percorso formativo per completare la loro preparazione teorica.

Per la formazione degli stati maggiori delle navi adibite a navigazione costiera inferiori a 500 tonnellate di stazza lorda e per le navi tra 750 e 3000 Kw. di potenza di macchina.

Queste unità per quanto concerne le certificazioni di abilitazione del personale imbarcato seguono regole che prima non esistevano. Le figure del Padrone Marittimo e del Meccanico Navale sono scomparse. La S.T.C.W. le ha sostituite con ufficiali di navigazione e comandanti di navi inferiori a 500 tonnellate di stazza lorda e direttori di macchina e ufficiali di macchina e direttori di macchina di navi con apparato di propulsione di potenza tra 750 e 3000 Kw.

Dal punto di vista della preparazione scolastica teorica questi profili professionali seguono le medesime regole previste per il collegio imbarcati su stazze e potenze superiori.

La S.T.C.W. per quanto si attiene al rilascio dei certificati di abilitazione e del loro rinnovo, tiene conto del tipo di navigazione effettuato e della stazza/potenza della nave sulla quale si è stati preventivamente imbarcati. Gli Stati Maggiori per qualunque stazza e potenza devono essere diplomati di scuola statale media superiore e poi seguire un ulteriore percorso formativo per completare la loro preparazione teorica.

SOTTOUFFICIALI

Su ogni nave mercantile sono imbarcati numerosi sottoufficiali di coperta e macchina.

Il Collegio Nazionale Capitani per queste figure propone:

Coperta: nostromo - tankista: essere in possesso del diploma di istituto professionale per l'industria o artigianato o similare, corso di inglese marittimo. Per il nostromo la navigazione adesso prevista dalle norme sul collocamento. Per il tankista istituire un corso teorico di almeno 200 ore tenendo conto dei tre tipi di navi adibite al trasporto di liquidi: petroliere, gasiere, chimichiere, oltre i due corsi di familiarizzazione e sicurezza già previsti.

Macchina: operai motoristi, operai meccanici; essere in possesso del diploma di istituto professionale specifico più corso mirato di almeno 300 ore, corso di inglese marittimo.

Elettricista: a parere del Collegio Nazionale Capitani questa figura deve provenire da un istituto tecnico specifico di secondo grado, avere frequentato un corso di elettricità/elettronica applicata alla nave e deve essere considerato a bordo tra gli ufficiali di macchina potendo raggiungere il grado di primo macchinista (trattamento pensionistico incluso).

Eventuali altri sottoufficiali imbarcati per esigenze dell'operatività della nave devono avere seguito, dopo il diploma di istituto professionale specifico, un corso mirato oltre a un corso di inglese marittimo.

MARIO GANDOLFI

CORSO-PILOTA PROMOSSO DA IMSSEA

Maritime English una lacuna nella formazione

Nell'ambito della campagna internazionale "Year of the seafarer", lanciata dall'IMO per l'anno 2010, l'IMSSEA (International Maritime Safety Security and Environment Academy), che ha sede a Genova presso Villa Candida, accanto all'Accademia della Marina mercantile, ha organizzato un corso-pilota diretto ai formatori di Inglese marittimo.

L'iniziativa cerca di rispondere a una carenza formativa che vede il Mediterraneo e l'Italia in particolare in una situazione di preoccupante ritardo. E' stato calcolato infatti che un allievo ufficiale italiano ha frequentato almeno 400 ore di inglese in meno rispetto ad un collega tedesco o olandese.

Gli allievi e gli ufficiali italiani rischiano di pagare in termini di competitività tali lacune linguistiche, se messi a confronti con i colleghi europei.

L'importanza di padroneggiare un buon inglese tecnico a bordo è stata confermata dalla prova che molti degli incidenti marittimi attribuibili a errore umano, sono stati scatenati da scarsa comprensione delle trasmissioni radio o da deficit nella comunicazione tra il personale di bordo.

Il corso intensivo, svoltosi dal 6 al

10 settembre, è stato condotto da quattro esperti riconosciuti a livello internazionale, membri dell'IMLA (International Maritime Lecturers Association), che vantano diversi anni di insegnamento presso facoltà universitarie, accademie e scuole nautiche, autori di testi riconosciuti e apprezzati in materia. Si tratta di Boris Pritchard docente presso L'Università degli Studi Marittimi di Rijeka (Croatia) e Alvaro Martins professore presso il Portuguese Nautical College - Escola Náutica Infante Dom Henrique - E.N.I.D.H. di Lisbona (Portogallo), che hanno tenuto lezioni di maritime english riguardante la "coperta".

Josip Luzer docente presso L'Università degli Studi Marittimi di Rijeka (Croatia) e Wiesia Buczkowska insegnante presso l'Università Marittima di Gdynia (Polonia) hanno affrontato invece le tematiche riguardanti la "macchina".

Al corso hanno partecipato 15 persone, tra cui 10 insegnanti di lingua inglese impiegati presso gli Istituti nautici della provincia di Genova, un docente di materie nautiche e di lingua inglese presso l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, un avvocato specializzato in marittimità, una traduttrice e due ufficiali della Guardia Costiera Italiana.

IN ANTICIPO SULLA SCADENZA DEL MANDATO

Il Compartimento di Genova verso le elezioni

Il presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. Roberto Penna all'atto del suo insediamento aveva annunciato che, per motivi personali, non sarebbe rimasto fino alla scadenza naturale del mandato.

Ora la Giunta esecutiva del compartimento di Genova indice le elezioni anticipate. Il prossimo 23 ottobre 2010 il consiglio direttivo ratificherà la decisione.

I soci che desiderano candidarsi alle cariche compartimentali di presidente, vice-presidente coperta/macchina, consigliere coperta/macchina, sindaco coperta/macchina, sono invitati ad inviare per iscritto la loro candidatura entro e non oltre il 5 dicembre 2010 (per lettera in vico dell'Agnello 2/28 16124 Genova oppure via mail info@collegionazionalecapitani.it).

Coloro che desiderano candidarsi a presidenti sono invitati a presentare la loro lista di consiglieri ed il programma che intendono svolgere, sempre entro il termine citato. Sarà gradita una foto del candidato presidente. I consiglieri dovranno far pervenire per iscritto l'accettazione a far parte della lista.

I nomi dei candidati, le liste e i programmi, verranno pubblicati sul numero di Vita e Mare di novembre-dicembre 2010.

Hanno diritto al voto e a ricoprire le cariche sociali:

1) i soci in possesso del titolo professionale di capitani superiori di lungo corso e/o di macchina, capitani di lungo corso e/o di macchina (statuto-capo II-art.18);

2) i soci in possesso della certificazione di abilitazione di I ufficiale di coperta e comandanti per navi da 3.000 TSL e oltre, comandanti di II classe e di III classe;

3) i soci in possesso della certificazione di abilitazione da I ufficiale di macchina e direttore di macchina di navi con apparato motore di potenza pari o superiore a 3.000 kw.

Hanno diritto al voto ma non a ricoprire cariche sociali:

1) i soci in possesso del titolo professionale di aspirante c.l.c. e macchina, i comandanti di IV classe.

2) i soci in possesso del certificato di abilitazione da ufficiale di navigazione e ufficiale di macchina, direttori di macchina di II classe, capitani del diporto, comandanti del diporto di navi superiori ai 24 mt di lunghezza, soci in possesso del certificato di abilitazione di ufficiali di macchina con apparato motore tra 750 e 3.000 kw, soci in possesso del certificato di abilitazione di ufficiali del diporto.

Dopo la pubblicazione dei nomi dei candidati e delle liste sul numero di Vita e Mare di novembre-dicembre 2010, verranno compilate le schede elettorali ed inviate per posta agli aventi diritto al voto.

Si potrà votare nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 2011.

Nei primi giorni di aprile 2011 è previsto lo spoglio delle schede e la proclamazione degli eletti.

UN GRIDO DA NAPOLI: LA FLOTTA ESPOSTA A UN GRAVE RISCHIO

Il mare sta perdendo la risorsa dei giovani

La recente crisi economica con il conseguente contenimento dei consumi che, in entità e toni diversi, ha interessato le economie di tutti i

paesi, sembra non abbia avuto sui traffici marittimi al servizio dell'interscambio - che per i paesi industrializzati privi di risorse naturali come l'Italia

interessano prevalentemente l'approvvigionamento delle materie prime necessarie all'apparato produttivo, nonché l'esportazione di semilavorati e prodotti finiti - quella grande ripercussione negativa che ci si sarebbe potuto aspettare. Prova ne è il fatto che le commesse da parte degli armatori italiani ai cantieri nazionali e stranieri, per la costruzione di nuove unità, sia per la tipologia (navi traghetto, RO-RO, Containers, petroliere, chimichiere, passeggeri), sia per dimensioni che per tecnologia applicata, non sono venute meno. In tale quadro quello che preoccupa maggiormente l'armamento è il costante abbandono da parte dei giovani del mondo del lavoro marittimo. Lo poneva in evidenza in funzione della sua atipicità il giurista Scjalioa. Lo stesso presidente di Confitarma Paolo d'Amico si meraviglia e osserva "come è mai possibile che il mare, che ha formato e dato lavoro a generazioni di italiani, con posti di prestigio e di comando nelle più importanti flotte armatoriali del mondo, ora abbia perduto il suo appeal?".

Studi, né del rapido progresso delle tecnologie navali. La formazione nautica deve essere, oggi più che mai flessibile, aperta cioè a tutta la tematica dei trasporti, non chiusa alla sola conduzione del mezzo nautico o dell'apparato motore, per consentire a chi lo volesse, dopo un congruo periodo di esperienza di navigazione, di potersi inserire in un impiego a terra. Forse solo in tal modo si può incentivare il ritorno dei giovani a questa professione che certamente richiede sacrifici, oggi più di ieri, dati i tempi brevissimi di permanenza delle navi nei porti, in ossequio al detto "time is money", per non tacere del vecchio adagio marinaro "a mare non vi sono taverne".

Le unità che entreranno in servizio nel prossimo triennio garantiranno occupazione a tremila ufficiali italiani, mille dei quali sin da adesso: saranno pronti i nostri giovani?

A questa carenza si aggiunge un altro paradosso, dovuto alle normative internazionali recepite dal nostro Paese. Esse riguardano i titoli professionali, che di fatto annullano tutta una carriera e un bagaglio di esperienza acquisita se gli Ufficiali (magari comandanti o capitani superiori o direttori di macchina o capitani superiori di macchina, a quanto mi risulta non pochi), che per vari motivi hanno abbandonato la navigazione per più di cinque anni dal rilascio del certificato IMO, volessero riprendere la loro professione. In base a tali normative si vedrebbero costretti a iniziare da principio la carriera.

Pur condividendo i motivi che stanno alla base di tali direttive (alla velocità di cambiamenti sia tecnico-nautici che legali ecc) sarebbe più logico che le normative per il rilascio del titolo, in questi casi, prevedessero un periodo di imbarco con un grado inferiore oltre l'eventuale frequenza di opportuni corsi di aggiornamento. Sarebbe più giusto e non mortificherebbe la persona.

MARIO MONGIOVI

A MONTE DI PROCIDA Nuova sede dei Capitani

A Monte di Procida, in corso Garibaldi 16, è stata inaugurata la sede della delegazione cittadina del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. La cerimonia è avvenuta il 7 settembre, esaudendo così il desiderio di quanti avvertivano, già da tempo, la necessità di avere un luogo ove confrontare le proprie esperienze professionali. Alla presenza del presidente compartimentale di Napoli, com.te Pietrantonio Cafiero, del vice presidente d.m. Aniello Zeccolella, nonché del decano d.m. Giacomo Caiazza, il delegato cittadino, cap. Giovanni Mazzella di Regnella, ha

ricordato ai marittimi presenti che la sede è aperta a tutti coloro che a mare vivono, lavorano e sostengono con sacrificio e professionalità l'economia di Monte di Procida. La delegazione offrirà ai soci servizi di assistenza, informazione e collaborazione su ogni aspetto della vita marinara. Ha auspicato altresì che in futuro si possano organizzare corsi di formazione per i soci.

Per contattare la nuova delegazione:
Telefono: 338.7314620
E-mail: marineria.montese@gmail.com

Auguri al decano dei comandanti

In occasione del 90° compleanno del comandante Gaetano Alfaro di Sorrento, una delegazione di amici e colleghi, composta da rappresentanti del Collegio Nazionale Capitani L.C. e D.M. comparto di Napoli e dell'A.P.C.M. (Associazione Professionale Capitani Marittimi) si è recata a porgere gli auguri al decano dei comandanti.



Pittigrilli: "stia zitto lei che è ignorante come un capitano di lungo corso". Per lunghi anni Alfaro è stato socio del Collegio; sempre impegnato a difendere la categoria dei marittimi, per primo ha parlato della necessità di istituire un'Accademia del mare. In seguito è stato cofondatore dell'A.P.C.M., ma mai in contrapposizione al Collegio.

Gaetano Alfaro, stimato comandante d'armamento della Flotta Lauro, è stato un grande uomo di mare ma anche un apprezzato scrittore, tanto da sfatare il famoso detto di

Al comandante Alfaro vanno i migliori auguri da parte delle associazioni di categoria e di tutti gli uomini di mare.

M. M.

NEL GOLFO DI NAPOLI ZIG ZAG TRA I BAGNANTI Alt della Capitaneria a diporto "selvaggio"

"Nel Golfo di Napoli è stato riscontrato scarso rispetto delle regole e poca prudenza": l'ammiraglio Domenico Picone, direttore marittimo della Campania, ha commentato i dati emersi dall'operazione "Mare sicuro", svolta dalle Capitanerie di porto di Napoli, Salerno, Torre del Greco e Castellammare di Stabia, durante i mesi estivi. E' stata un'estate molto affollata: tra giugno e agosto i diportisti più indisciplinati sono stati registrati nei pressi di Napoli, dove i reati legati al diporto sono stati 105; mentre 155 le

imbarcazioni soccorse; 22 le persone in pericolo salvate dagli uomini della Capitaneria. L'ormeggio abusivo e la pessima abitudine di navigare in zone destinate alla balneazione le violazioni più diffuse.

"Tutte le persone che abbiamo fermato -ha detto Picone- anche se avevano la patente, non erano a conoscenza (o fingevano di non esserlo) delle regole più elementari sulla distanza da tenere lungo la costa. In molti casi le segnalazioni ricevute dal numero di emergenza in mare '1530' sono state fondamentali".

Meta fedele alle sue tradizioni

Il 2 settembre scorso, come consuetudine da diversi anni, si è svolta una suggestiva fiaccolata che dalla Basilica di S.Maria del Lauro, nella cittadina di Meta, è giunta al tempio della Madonna al largo "Stella Maris" prospiciente il mare. Non a caso da qualche anno è stato eretto nello stesso luogo un piccolo monumento a ricordo di tutti i dispersi in mare.



La cerimonia è stata seguita con grande partecipazione dalla cittadinanza, dai rappresentanti delle istituzioni, da tutte le categorie professionali legate al mondo marittimo: dagli "Amici del mare" cui era affidato il simulacro della Madonna, alle Associazioni con bandiera fra cui il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., la "Casina dei Capitani", l'A.P.C.M., il Nautico "Nino Bixio".

Nella cittadina il culto per la "Madonna del Lauro" è molto sentito: è simbolo di cultura marinara di Meta, con il suo glorioso passato fatto di creatività e laboriosità delle sue genti, con i cantieri navali di Alimuri, con le scuole nautiche, con i pittori di mare come Eduardo De Martino assunto alla corte di Londra, con i suoi comandanti doppiatori di Capo Horn. L'Elettra di Marconi era comandata dal metese ammiraglio Lauro con il 1° ufficiale Luigi Cafiero altro concittadino, con professori che hanno dedicato una vita all'insegnamento e alla ricerca nautica come Ferdinando Scarpati. La chiesa della Madonna del Lauro custodisce numerosi quadri ex-voto.

ANTONINO MIGLIACCIO

UNCI PESCA
UNIONE NAZIONALE COPERTURE SUIRE DELLA PESCA E ACQUACOLTURA

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. e M. COMPARTIMENTO DI NAPOLI

Nell'ambito della formazione continua nel settore Pesca e Acquacoltura secondo le Leggi Nazionali e Regionali vigenti, L'Unci Pesca con la collaborazione del Collegio Nazionale Capitani L. C. e M. Compartimento di Napoli, promuove a favore dei suoi Associati Corsi di Formazione come qui appresso specificato:

1. Corso per PSSR - Sicurezza Personale e Responsabilità Sociale;
2. Corso di Sopravvivenza e Salvataggio;
3. Corso Antincendio di Base;
4. Corso Antincendio Avanzato;
5. Corso per la Sicurezza a Bordo e per il Rappresentante dei Lavoratori;
6. Corso per il Rappresentante della Sicurezza;
7. Corso di Primo Soccorso;
8. Corso di Medical Care;
9. Corso MAMS (Marittimo Abilitato Mezzi di Salvataggio) MABEV (Marittimo Abilitato Battelli di Emergenza Veloci);
10. Corsi per Capitani fino a 500 GT ed oltre;
11. Corsi per Padrone Marittimo 1° e 2° classe autorizzato alla pesca;
12. Corso per Capobarea addetto alla pesca;
13. Corso per Marinaio Autorizzato alla pesca;
14. Corso per Motorista Navale 1° e 2° classe per la pesca;
15. Corsi per Meccanico Specializzato 1° classe per la pesca;
16. Corso per Motorista abilitato alla pesca;
17. Corso per addetti alla Pesca turistica ed Itinerario;
18. Corso per rimorchiatori addetti al trasferimento e recupero navi e gabbie galleggianti;
19. Corso per Subacquei addetti agli impianti di Mitilicoltura ed Acquacoltura e Gabbie Tonno ed altre specie allevabili in mare aperto;
20. Corso per Acquacoltura e Nuove tecnologie;
21. Corso per l'applicazione delle nuove normative EU ed ICCAT per il personale a Comando di navi Tonnare;
22. Corso per le applicazioni delle Norme Comunitarie ai sistemi di cattura con Reti Trainate;
23. Corso per RTF e sistema GDMSS ROC - GOC;
24. Corso per Lingua Inglese di base per sistema RTF avanzato;
25. Corsi per Radar - Radar Arpa - Ecdis;
26. Corso per Ormeggiare;
27. Corso di bordo

Per Informazioni:
Info: UNCI PESCA Nazionale
Via San Sotero, 32 - 00165 Roma
e-mail: uncipecsa@unci.org
Tel. + 39 06 63 12 80 - Fax + 39 06 39 37 90 52
O presso la Federazione Regionale di Riferimento

Per Informazioni:
Info: COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. e M.
Piazzale Immacolatella Vecchia - Palazzina Ormezzanti
e-mail: collegiocapitani@gmail.com
www.collegiocapitani.it
Tel. + 39 081 20 21 02

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. e M. COMPARTIMENTO DI NAPOLI

DNV CERTIFIED ORGANISATION

MINISTERIO DE FOMENTO
Centro Jovellanos

**CORSI DI GMDSS - GOC - ROC
CON PREPARAZIONI ED ESAMI IN SEDE**

IL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. e M. COMPARTIMENTO DI NAPOLI
Piazzale Immacolatella Vecchia s.n.c 80133 - NAPOLI
REFERENTE IN ITALIA DEL CENTRO
JOVELLANOS DI GIJON NELLE ASTURIE (SPAGNA).
CON AUTORIZZAZIONE PER RINNOVI CERTIFICATI GMDSS GOC e ROC.
INFO: +39 081 20 21 02 - +393279576701 Fax + 39 081 19 55 76 60
e-mail: collegiocapitani@gmail.com

L'INVEROSIMILE CASO DEL RICONOSCIMENTO DEI RISCHI PROFESSIONALI AL PERSONALE IMBARCATO SU NAVI "AMIANTATE"

– Ma tu l'hai presa l'indennità amianto?

– Io no, non ancora; ma vedrai che presto arriverà, perchè ho ricevuto una lettera dell'IPSEMA con un numero di identificazione della mia pratica di richiesta risarcimento. Il fascicolo è stato trasmesso all'INPS che d'ora in poi s'incaricherà della faccenda.

– Ma sai di qualcuno che l'abbia presa?

– Beh veramente... marittimi no... ma so di ferrovieri e agenti marittimi e metalmeccanici che l'hanno avuta e quindi non vedo perchè non dovrebbe spettare anche a noi.

Questo uno stralcio di conversazione tra due anziani che hanno navigato negli anni in cui l'amianto era molto diffuso negli impianti di bordo soprattutto come isolante dei tubi di vapore, ma anche delle caldaie, delle turbine, delle celle frigorifere, nei ponti e persino nelle cucine e nelle cabine, nei rivestimenti delle casse d'acqua, nelle tettoie di eternit, nelle condotte dell'aria... anni in cui il personale di macchina e non solo quando doveva scoprire una flangia di vapore per sostituirla la guarnizione (amianto e acciaio) doveva distruggere l'isolante a martellate coprendo tutti gli indumenti, gli occhi il naso e la bocca di una sottile polvere bianca che quando veniva inalata (e nessuno aveva avvertito del pericolo) provocava una tosse secca e fastidiosa che andava avanti un bel po' dopo aver finito il lavoro. Allora il cambusiere ti elargiva un bicchiere di latte che nelle sue "provate esperienze farmacologiche" era il toccasana per curare definitivamente la tua temporanea



Chi frena le difese contro l'amianto?

Non è una foto di oggi ma di otto anni fa: già allora gli attivisti di Greenpeace tentavano di bloccare l'ingresso di un cargo con materiali nocivi (leggi amianto) in un cantiere di demolizione turco. Il tardivo aggiornamento delle leggi non è l'ultimo scandalo in materia, se si considera che fin dal 1943 in Germania era stata rivelata l'estrema tossicità dell'amianto (causa di tumori polmonari). Gli interessi in gioco sono molto forti, prova ne sia che tuttora in Oriente l'amianto viene trattato dai demolitori navali senza alcuna protezione.

indisposizione. Tutto finiva lì e magari il giorno dopo si ricominciava da capo.

Nelle Compagnie più evolute venivano distribuite delle

mascherine ma solo a titolo di precauzione per evitare il fastidio della dannata tosse.

Nessuno ci aveva mai detto che la fibra d'amianto è 1300 volte più sottile di un capello umano e che quindi non c'è mascherina che possa trattenerla e che una volta insediata nei bronchi non viene né metabolizzata né espulsa e resta lì come una spada di Damocle che dopo 25-30 anni può trasformarsi in mesotelioma ovvero carcinoma polmonare o della pleura, processo patologico irreversibile, incurabile che porta a morte certa senza possibilità di scampo.

Eppure già nel 1943 la Germania aveva riconosciuto nell'amianto l'elemento patologico causa del tumore polmonare ed aveva stabilito un risarcimento a chi ne era stato colpito per l'esposizione sul lavoro.

In Italia l'amianto veniva bandito nel 1992. La legge 7 del 1992, oltre a stabilire termini e procedure per la dismissione delle attività inerenti l'estrazione e la lavorazione dell'amianto, è stata la prima ad occuparsi anche dei lavoratori esposti all'amianto. All'art. 13 essa ha introdotto diversi benefici consistenti sostanzialmente in una rivalutazione contributiva del 50% ai fini pensionistici dei periodi lavorativi comportanti un'esposizione al minerale nocivo. In particolare, tale beneficio è stato previsto: per i lavoratori di cave e miniere di amianto, a prescindere dalla durata dell'esposizione (comma 6); per i lavoratori che abbiano contratto una malattia professionale asbesto-correlata in riferimento al periodo di

comprovata esposizione (comma 7); per tutti i lavoratori che siano stati esposti per un periodo superiore ai 10 anni (comma 8). Nel 2004 la rivalutazione contributiva veniva ridotta al 25% e bisognava dimostrare l'esposizione all'amianto con attestati del datore di lavoro rintracciabili negli archivi delle ditte che ne facevano uso. In particolare nel caso delle navi i cambi di proprietà e di ban-

comprovata esposizione (comma 7); per tutti i lavoratori che siano stati esposti per un periodo superiore ai 10 anni (comma 8).

Nel 2004 la rivalutazione contributiva veniva ridotta al 25% e bisognava dimostrare l'esposizione all'amianto con attestati del datore di lavoro rintracciabili negli archivi delle ditte che ne facevano uso. In particolare nel caso delle navi i cambi di proprietà e di ban-

diera e la loro rottamazione con distruzione totale degli archivi rendeva la testimonianza impossibile.

Tuttavia entro il giugno 2006 fu possibile presentare domanda d'indennità allegando l'estratto matricola rilasciato dalla Capitaneria di Porto che dimostrava almeno 10 anni di navigazione su navi di bandiera italiana (non si capisce perchè no sotto bandiera estera dove il marittimo veniva imbarcato regolarmente tramite raccomandatorio marittimo e Capitaneria con versamento contributi alla Previdenza Marina) nel periodo antecedente il '92.

La patata bollente passava quindi dall'IPSEMA all'INPS che spediva lettere a quasi tutti i richiedenti assegnando loro un numero di pratica che faceva ben sperare gli interessati.

Ma a tutt'oggi non esistono provvedimenti di indennità in atto ed i numeri della pratica sembrano piuttosto talloncini di controllo dell'andamento di marittimi in attesa di estinzione.

Pare che l'unico modo per cercare di ottenere un risarcimento pari al 25% del periodo contributivo (sempre che il marittimo non abbia già 40 anni di contribuzione), sia tentare una causa privata nella quale si produca la certificazione medica della malattia conclamata con conseguente garanzia allo Stato di una sopravvivenza molto breve.

A questo punto vorrei dire ai due pensionati che dialogano e a tutti gli altri "amiantati" che aspettano di non perdere le speranze e che continuano a perorare la causa, ma anche si augurino che gli "aghetti maledetti" che hanno nei polmoni restino lì buoni buoni per altri cent'anni, e non se la prendano con quei lavoratori più fortunati che sono stati indennizzati senza neppure aver mai visto l'ombra di un pezzo di amianto.

ROBERTO PENNA

LEGISLAZIONE USA ANTITERRORISMO Meno diritti alla privacy per i marittimi stranieri

Una recente sentenza giudiziaria negli Stati Uniti ha sollevato proteste e preoccupazioni circa il diritto alla privacy dei marittimi. Una Corte d'Appello ha stabilito che le cabine dell'equipaggio possono essere perquisite senza mandati e senza motivi validi per eseguire controlli.

Soltanto il dubbio che vi possano essere nascoste armi di distruzione di massa può valere come giustificato motivo per una perquisizione. Il tribunale ha riconosciuto che la cabina è in effetti la casa del marittimo e come tal gode della massima protezione (IV emendamento della Costituzione), ma in caso di navi straniere che attraccano in porti USA, è preminente l'interesse nazionale che intende proteggere la nazione e il popolo americano. La banchina equivale a territorio di confine, quindi le navi possono essere perquisite senza mandato. Così si legge nelle 33 pagine della sentenza: "Non ci sono zone di una nave che possano rimanere fuori controllo, se si tratta di cargo straniero alla frontiera statunitense."

I sindacati d'Oltreoceano si chiedono preoccupati se questo non sia l'inizio di una discriminazione nei confronti dei marittimi; la sentenza sarebbe in contrasto con un'altra emessa recentemente da un altro Tribunale USA, secondo cui la cabina di un passeggero di una nave da crociera in un porto degli Stati Uniti equivale alla sua abitazione. Deve esserne rispettata la privacy e per la perquisizione occorre un ragionevole motivo di sospetto e un mandato. Per le cabine dei marittimi, secondo la nuova sentenza, basta molto meno.

DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA - DALLA PRIMA PAGINA

Ma i nostri ragazzi continueranno a navigare?

venuta meno proprio la politica marinara e con lei la volontà di avvalersi di una naturale risorsa che potrebbe far lievitare l'economia nazionale.

Eppure non mancano gli armatori coraggiosi, non mancano le strutture scolastiche atte a preparare chi nel mare vede la possibilità di una carriera interessante piena di sfide ma anche di grandi soddisfazioni e non manca chi come noi è pronto a sostenere ed aiutare coloro che intraprendono questa strada, dagli inizi alla fine della vita professionale. Vorrei

quindi terminare ripetendo un accorato appello alle istituzioni preposte perchè si adoperino a snellire i passaggi burocratici e accelerare il processo di adeguamento ai requisiti indispensabili ai nostri marittimi per essere di nuovo competitivi in un mercato che proprio per la sua appetibilità attira personale da tutto il mondo.

R. P.

When Safety Matters

Consilium
www.consilium.se

Consilium Marine Italy Srl.
Montagnana VP (FL) ph: +39 051 681 21
Genova ph: +39 010 553 39 00
Napoli ph: +39 081 542 31 22
cmi@consilium.it

MARIELLA BOTTIGLIERI, PREMIO SAN GIORGIO 2010, PARLA DELL'ETICA NELLO SHIPPING

LA CONFERENZA MONDIALE DI MANILA

Come far diventare le navi posti di lavoro desiderabili

Al Convegno internazionale Corporate Social Responsibility organizzato da IMO e Nippon Foundation a Londra l'11 maggio, era l'unica relatrice italiana: "Le persone che scelgono il mare -ha detto- sono sempre meno e non è solo un problema italiano; per questo io propongo tutela ambientale, safety, turnover dei marittimi, quale ricetta per attrarre di più e conservare i posti di lavoro. Gli investimenti non hanno alcuna utilità senza risorse umane."

A Mariella Bottiglieri, manager napoletana, amministratore delegato della società armatrice paterna Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SpA, il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ha deciso di assegnare quest'anno la targa del prestigioso Premio S.Giorgio, giunto alla 43 ma edizione.

Mariella Bottiglieri dopo essersi laureata in Economia Marittima e dei Trasporti a Napoli, ha conseguito due master, in Shipbroking and Chartering (ICS, Institute of Chartered Shipbrokers) e in Shipmanagement (Università di Londra) ed ha lavorato quattro anni come tanker broker da Clarksons, nella capitale inglese.

Una tradizione di famiglia, la sua, che viene da lontano?

La Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa è una società armatoriale di antiche origini: la prima impresa di famiglia fu infatti avviata a Torre del Greco, nel 1850, dal capitano Giovanni Bottiglieri, bisnonno del comandante Giuseppe Bottiglieri, che oggi la guida coniugando tradizione e innovazione, insieme a me e alle mie sorelle, rappresentanti della sesta generazione della famiglia in azienda.

La nostra storia familiare ed aziendale si dipana parallelamente agli eventi geopolitici più importanti, nonché spesso drammatici, come nel caso dei grandi conflitti bellici mondiali del XX secolo, e comunque sempre affrontati con grande coraggio imprenditoriale.

Cosa vuol dire responsabilità sociale d'impresa nello shipping?

Ai tempi d'oggi essere imprenditori significa non solo affrontare sempre nuove sfide, ma anche saperlo fare nel rispetto dell'etica e con la dovuta responsabilità morale d'azienda. Abbiamo in fieri un investimento in nuove costruzioni pari ad oltre 500 milioni di dollari, ma i nostri investimenti hanno la loro ragion d'essere nel bene più prezioso di ogni azienda: il capitale umano.

Ecco perchè è di vitale e strategica importanza una efficace politica aziendale di Corporate Social Responsibility, che nel caso specifico dello shipping si traduce in un binomio Recruitment=Retention: non è più solo importante reclutare personale, ma trattenerlo in azienda.

Cosa si può fare per trattenerlo il personale in azienda?

Per aumentare la Retention, le aspettative economiche non sono più l'unica leva, ma è necessario riuscire a



L'armatrice Mariella Bottiglieri

garantire a chi lavora con noi - e non per noi - un ambiente di lavoro che sia rispettoso delle singole peculiarità, che sia sicuro e sano. La visione strategica della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company è dettata da considerazioni di natura etica, così come la nostra mission è la manifesta-

zione della nostra volontà di gestire efficacemente le problematiche d'impatto sociale ed etico al loro interno e nelle zone di nostra attività.

Come incentivare le scelte professionali sul mare?

Nella pratica quotidiana, tutto ciò si traduce in un'opera di familiarizzazione con i nostri

equipaggi, con un training in materia di "sea awarness", con la creazione a bordo delle nostre navi di cabine più larghe e confortevoli, nella diffusione di una nuova ma già apprezzata newsletter, nella possibilità di avere la propria moglie a bordo nel rispetto delle regole di sicurezza, di assicurazione e di company policy, nell'accesso facilitato alla comunicazione a casa tramite internet e telefono satellitare, nella creazione di menu della cucina regionale e - last but not least - nel mantenimento di un ottimo record in termini di sicurezza. Forse parlare di CSR nello shipping non è una pratica ancora molto diffusa, ma - a pensarci bene - anche il processo iniziale che portò alla creazione dell'ISM Code era nato in sordina...quindi il mio personale auspicio è che la strada intrapresa sia percorsa da tutti gli operatori, si da rendere la nave un luogo di lavoro ancora attraente e desiderabile.

Su 10 marittimi 3 sono filippini



La delegazione italiana alla Conferenza diplomatica di Manila

La conferenza diplomatica di Manila si è svolta dal 21 al 25 giugno 2010 ed ha registrato la partecipazione delle delegazioni di 88 Paesi membri dell'IMO e di 22 Organizzazioni Governative e non, tra cui l'I.L.O., l'E.C., l'International Chamber of Shipping e l'International Transport Workers Federation.

La delegazione italiana era composta da Giovanni C. Olimbo, Domenico Impagliazzo, Gina Brundu, Cristiano Aliperta, Giuseppe Minotauro, Antonio R. Caporaso.

Nel corso del dibattito ci sono state anche posizioni divergenti ma ciò non ha impedito la positiva conclusione della conferenza le cui risultanze costituiscono un significativo contributo al perseguimento degli obiettivi insiti nella Convenzione.

Le principali modifiche hanno riguardato tra l'altro l'inserimento di nuove definizioni, gli standard medici, il rispetto dell'ambiente marino, il mantenimento delle competenze professionali, l'aggiornamento delle tavole di competenza, le certificazioni alternative, l'orario di riposo, la prevenzione dell'uso di droghe e di alcool, la security e l'addestramento obbligatorio per la prevenzione degli atti di pirateria e di rapine armate nei confronti delle navi.

Gli emendamenti apportati entreranno in vigore il 1° Gennaio 2012 con un periodo transitorio di 5 anni durante il quale gli Stati contraenti potranno continuare a rilasciare, riconoscere ed approvare i certificati secondo le modalità dell'antica Convenzione.

NICOLA SILENTI

Le nuove modifiche previste alla STCW sono considerate molto gravose in USA, dove, se dovessero essere applicate così come scritte, cambierebbero drasticamente il training minimo di tutti i marittimi. Nelle Accademie navali americane sono richiesti solamente sei mesi di navigazione come allievi ufficiali, prima di sostenere gli esami di abilitazione professionale. La US Coast Guard sta prendendo in esame l'ipotesi di un'estensione a 12 mesi di imbarco, soppesando le forti pressioni a non accettare la convenzione.

C'è chi invece apparentemente non sembra per nulla preoccupato: nelle Filippine Emerson Lorenzo presidente della Maritime Industry Authority ha detto che le modifiche di Manila sono facili da acquisire e da rispettare per i marittimi filippini, vista la loro formazione e la loro lunga esperienza sul mare. Entro due anni il Paese riuscirà sicuramente ad adeguarsi alle nuove disposizioni. Le Filippine forniscono il 28% degli equipaggi della flotta mondiale.

UN'INDAGINE SULL'AFFATICAMENTO DEI MARITTIMI E GLI ERRORI UMANI

Sotto esame lo stress di bordo

Equipaggi ridotti, aumento della burocrazia, soste molto più veloci nei porti, pressioni del mercato... il carico di lavoro sulla gente di mare va aumentando.

Scarsi gli studi sull'affaticamento dei marittimi dovuto a orari di lavoro estenuanti e anche se i pochi dati raccolti hanno stabilito che gli effetti della fatica sono peggiori dell'alcool, non sembra abbiano risvegliato molto interesse: gli equipaggi sulle navi hanno continuato ad essere tagliati. Eppure l'errore umano causato da stress ed affaticamento ha prodotto danni incalcolabili, mettendo a rischio vite umane e causando disastri ambientali.

Un importante progetto di ricerca finanziato dall'UE sembra andare in controtendenza: si chiama HORIZON, è partito nel giugno 2009 e dovrà concludersi nel dicembre 2011, dopo 30 mesi di ricerche, grazie a un finanziamento di 3,78m di euro.

L'obiettivo è elaborare un modello scientifico che funzioni da base per i futuri programmi di prevenzione: dati empirici che forniscano certezze circa il modo in cui la stanchezza influisce sulle prestazioni cognitive e poter così analizzare empiricamente i tempi di reazione del personale di guardia sottoposto a stress.

Sul ponte, in sala macchine, nelle diverse situazioni che si possono presentare in mare aperto e nei porti, ricreate dai simulatori, si alterneranno 60 ufficiali volontari, sia di coperta che di macchina, sottoposti a turni di lavoro pesanti ma realistici, con orari prolungati per turni della durata di otto giorni.

Le loro reazioni saranno valutate in tempo reale: sotto



L'eccesso di fatica a bordo provoca danni peggiori dell'alcool

esame tempi di reazione e prestazioni. Si spera così di dare un fattivo contributo al miglioramento del lavoro marittimo, giungendo a definire nuove regole, tramite raccomandazioni alle compagnie.

Capofila del progetto, che si avvale della collaborazione di diversi partner, tra cui imprese e soggetti istituzionali, è la Warsash Maritime Academy (Southampton Solent University), insieme a Chalmers Tekniska Hogskola AB Dept of Shipping and Marine Technology (Sweden) e the Stress Research Institute of Stockholm University, che al termine delle prove dovrà elaborare i dati e metterli a confronto.

IL CONGRESSO MONDIALE DELL'ITF Dal Messico sostegno ai lavoratori Tirrenia

A Città del Messico si è tenuto il 42° Congresso della ITF (Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti), presenti 646 delegati in rappresentanza di 349 sindacati di 113 Paesi. Segretario generale è stato confermato David Cockroft, mentre l'australiano Paddy Crumlin è stato eletto presidente dell'ITF, sindacato internazionale dei lavoratori del mare, che rappresenta oltre 4,6 milioni di marittimi di 760 sindacati in tutto il mondo.

All'interno dell'ITF esiste un importante organismo, l'FPC (Fair Practice Committee) che riunisce marittimi e portuali ed elabora e sovrintende alle strategie nella lotta alle bandiere di convenienza. (FOC - Flag of convenience). Lo stesso organismo si occupa anche di fissare le condizioni contrattuali, superiori a quelle

ILO, che vanno applicate agli equipaggi delle navi FOC. In questo organismo sono stati eletti DI FIORE (FIT CISL) e SANTORO (FILIT CGIL).

A parte le questioni elettive, il Congresso ha affrontato temi diversi dibattendolo oltre 50 mozioni ed ordini del giorno. Per quanto riguarda il comparto marittimo per brevità ne citiamo due. La prima riguarda il processo di privatizzazione della Tirrenia. Su mozione presentata da Filit Fit e Uiltrasporti, il congresso si è espresso a sostegno della lotta dei lavoratori Tirrenia per la tutela dei posti di lavoro e ha invitato il Governo italiano ad effettuare una gara più consona al rilancio di Tirrenia, non solo nell'interesse dei lavoratori, ma anche dei cittadini che hanno diritto a un servizio efficiente e sicuro di collegamento con le isole.

Un'altra mozione è a sostegno del sindacato dei marittimi greci PNO, citato in Tribunale dall'armatore dei traghetti di bandiera inglese, ROPAX 1 e ROPAX 2, in collegamento Italia-Grecia, per aver bloccato le navi per ottenere l'imbarco di un maggior numero di greci a bordo.

Ampio spazio al dibattito congressuale hanno avuto i temi della criminalizzazione dei marittimi, argomento poco dibattuto in Italia, che ha molto spazio di informazione e approfondimento all'estero. In particolare riguarda gli ufficiali, molti dei quali a fronte di un sinistro marittimo ed in caso di contrabbando che riguarda la loro nave, languiscono per mesi in carcere prima che venga effettivamente riconosciuta la loro estraneità ai fatti.

L'ONDA DELLA CRISI NON TRAVOLGE IL SALONE NAUTICO DI GENOVA

Resiste il made in Italy

Con un calo dei visitatori del 7,2% rispetto al 2009, la 50ma edizione del Salone Nautico Internazionale ha pagato il suo prezzo, ma ha retto all'onda d'urto generata dalla crisi economica. Dall'esito della manifestazione fieristica di Genova, l'industria nautica italiana si conferma leader mondiale del settore. E' questo il dato più importante emerso a margine a un salone nautico apertosi sotto le nuvole non solo metaforiche di un'alluvione che ha colpito la città. «Avevamo stimato per il 2009 una contrazione per il comparto della nautica da diporto contenuta in una forbice compresa tra il 27 e il 35 per cento. Oggi, sulla base delle prime elaborazioni», commenta Anton Francesco Albertoni, presidente di UCINA (Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini), «siamo nelle condizioni di confermarvi un calo complessivo, 2009 su 2008, del 30, 5 per cento. In questo valore si registra una maggiore sofferenza dei comparti dei motori e della componentistica rispetto alla cantieristica».



DIPORTO-A MONACO UTILISSIMO WORKSHOP PER SMENTIRE UN VECCHIO ADAGIO MARINARO

Dogana francese: pochi fumismi e tante precise istruzioni per l'uso

Si diceva in Francia che per mare ci sono tre pericoli, la nebbia, gli scogli e la dogana; quei tempi sembrano lontani: oggi la dogana francese è un valido interlocutore dei comandanti di tutto il mondo.



Il 23 settembre scorso, nella splendida cornice del Monaco Yacht Club, a margine del più grande boat show del Mediterraneo il Monaco Yacht Show, si è tenuto un interessante workshop del Captains Club del MYC. Numerosissima l'affluenza dei comandanti di tutte le nazionalità con qualche sporadica presenza di armatori. Sul palco, pronta a soddisfare tutte le richieste del pubblico e consolidare una collaborazione fattiva e duratura, la dogana francese rappresentata da Maurice Fangier, director of Monaco's Custom Office, Raymond Scarfone, director of Cannes' Custom Office, Gérard Vincent, editor referent for inter-regional specialist in matter of navigation from Nice Customs Office ed altri specialisti in materia.

La prima notizia di grandissima valenza è constatare come le dogane francesi abbiano ben chiaro la qualità e la quantità di posti di lavoro e denaro che lo yachting ha apportato negli ultimi vent'anni e continua

ad apportare alla comunità francese che vive in Costa Azzurra e la ferma volontà di fare in maniera tale che questo rapporto continui e si sviluppi ulteriormente nel rispetto delle regole e delle leggi.

Lo yachting è per la Costa Azzurra una grande industria con delle concrete e consistenti ricadute sul benessere del territorio e sull'indotto.

Succede però a volte che non tutti i comandanti conoscano alla perfezione le norme e le regole del paese che li ospita o in cui fanno scalo. La normativa cambia da paese a paese, il carico di lavoro del comandante durante la stagione è oneroso e l'errore umano è sempre in agguato. E' valsa la pena chiarire un po' di dubbi e mostrare che l'ufficio delle dogane francesi è un valido consulente istituzionale aper-

to ad un dialogo costante con il pubblico, questo per evitare di incorrere in errori e relative sanzioni.

Nell'introduzione è stata effettuata una prima classificazione dei navigli da diporto a secondo della destinazione d'uso e della nazionalità:

a) Yacht privato di bandiera francese o comunitaria soggetto al pagamento dell'Iva sugli acquisti, la cambusa ed il bunker.

b) Yacht di nazionalità extra EEC, ammesso nelle acque comunitarie per un limite temporale massimo di 18 mesi, trascorso il quale è tenuto a lasciare le acque EEC oppure deve pagare le tasse previste. Per tali yacht l'uso deve essere limitato a quello privato da parte di persone non residenti nei paesi comunitari.

Yacht commerciale di ban-

diera EEC, per poter accedere ai benefici fiscali, deve rispondere a tre condizioni essenziali:

1) l'immatricolazione nei documenti di bordo deve sancire chiaramente lo status di Yacht Commerciale, riportato sulla licenza di navigazione.

2) L'equipaggio deve essere costituito da persone adeguatamente titolate ed impiegate in modo permanente, la lista equipaggio sarà il documento che prova il rapporto di lavoro.

3) L'esistenza di un contratto di charter valido. Al proprietario, o beneficial owner, così come a qualsiasi altro passeggero che loca lo yacht è fatto obbligo di stipulare un contratto di charter in forma scritta e procedere al pagamento del relativo prezzo (charter fee + APA) in modo tracciabile.

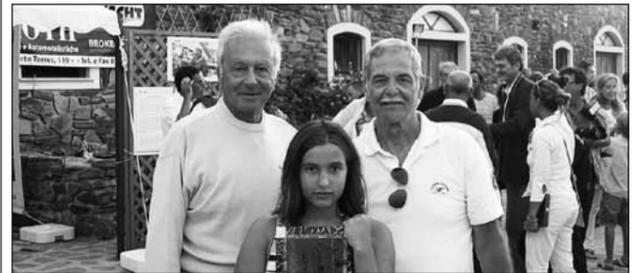
I vantaggi dello status commerciale incominciano come molti sanno già in fase di acquisto o costruzione dello yacht ed in fase di armamento con l'esenzione dell'IVA. Durante la vita commerciale dello yacht, è possibile acquistare carburante agevolato (senza iva, né accise) fare cambusa, acquistare alcool, sigarette, pezzi di ricambio, arredi ed effettuare lavori di manutenzione in regime di esenzione dell'IVA. A patto che siano rispettate le tre condizioni menzionate.

Il seguito dell'articolo che entra nei dettagli della normativa, potete trovarlo sul sito del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

DARIO SAVINO

DA 28 ANNI A STINTINO

La più antica regata di vela latina



La targa offerta dal Collegio è stata consegnata dal delegato Lino Melis e Mario Segni, alla più giovane rappresentante della famiglia Addis

Anche quest'estate, nell'ultima settimana di agosto, a Stintino si sono schierate le vecchie barche armate "alla trina": da 28 anni ormai si rinnova la Regata della Vela Latina, nata nel 1983 per iniziativa dei fratelli Piero e Paolo Ajello, allo scopo di salvaguardare questa particolare flotta locale di vele, l'ultima in Italia ad aver conservato le caratteristiche originali di un armamento risalente ad epoca alto-medioevale.

Si tratta della più longeva manifestazione velica, in Sardegna e nell'intero Mediterraneo, dedicata al tradizionale armo della marineria da pesca costiera e da piccolo cabotaggio.

Alla prima edizione della regata parteciparono undici tipici gozzi e lance del Golfo dell'Asinara. Poi via via la manifestazione si ingrandì. Qualche anno fa si arrivò a circa 100 unità con provenienze più disparate: Corsica, Spagna, Stati Uniti, Croazia, nonché ovviamente dai porti della Sardegna e non tutti arrivavano via terra carrellati, ma più d'uno affrontava

la traversata del Mediterraneo o la quasi circumnavigazione della nostra isola. A questo punto i fratelli Ajello decisero di ampliare il campo d'azione creando un circuito con regate nei più importanti porti delle nazioni che si affacciano sul Mediterraneo. Infine la regata è stata insignita dal presidente Francesco Cossiga del "Trofeo Challenge Presidente della Repubblica" e, nel 1998, dalle rispettive cariche istituzionali, dei Trofei Challenge "Presidente del Senato" e "Ministro della Pubblica Istruzione".

Nel 2004 il "Trofeo Presidente della Repubblica" è stato rinnovato dal presidente Carlo Azeglio Ciampi.

Quest'anno le condizioni meteorologiche sono state più che avverse:

Bonaccia totale in una giornata, Eolo scatenato nell'altra.

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ha premiato con una targa in cristallo blu la "Caterina Madre" condotta dalla famiglia Addis.

LINO MELIS

TITOLI STCW
Buone notizie per il rinnovo

Con la Circolare del 23 settembre (n.° 0090383) del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti viene riconosciuta valida la navigazione svolta su unità da diporto in uso privato ai fini del rinnovo dei titoli STCW.

E' un risultato questo che premia l'impegno del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. nella tutela dei lavoratori marittimi e che riconosce la perizia e validità professionale degli interlocutori a cui il Collegio si è rivolto.

La nostra associazione infatti si è battuta perché venisse riconosciuto questo diritto, appellandosi all'IMO, che aveva dato risposta affermativa a tale riguardo e quindi rivolgendosi sia al Comando generale delle Capitanerie di porto, sia al ministero dei Trasporti.

Pubblichiamo la circolare nella sua interezza sul sito del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI

GENOVA 16124 (GE) – Vico dell'agnello 2- 3° piano
tel: 010.2472746 – fax: 010.2472630 – cell: 333.8191141
e-mail: info@collegionazionalecapitani.it
web: www.collegionazionalecapitani.it

NAPOLI 80133 (NA) – Piazzale Immacolatella Vecchia
Palazzina Ormeggiatori - 80133 NAPOLI - porto NA
tel: 081.202102 – 081.6335924
cell.: 333.6023825 – fax: 081.5636018
e-mail: collegiocapitani@gmail.com
web: www.collegiocapitani.it

ANCONA 60121 (AN) – Com.te Stefano Antinori
C/o Istituto Nautico – Lungo Mare L. Vanvitelli 76
cell: 335.6442103/348.3344563
fax: 071.2803244
e-mail: akab41@virgilio.it

AREA FLEGREA – C.L.C. Di Marco Carmelo
Via Crocillo 69 – 80010 4° (NA)
Tel: 081.8764334 – 340.8068315
e-mail: dimarco.1@libero.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 BOX n. 1
tel: 0831.590198 – cell: 347.4877176
e-mail: abelecaruezzo@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

FORIO 80065 (NA) – Prof. Tommaso Lomonica
c/o Istituto Tecnico Nautico Forio
tel: 081.987423 – cell: 320.4018170
e-mail: pennanova@libero.it

FORLÌ 47100 (FO) – Cap. M. Luigi Borneto
Via Ravegnana 37/F
tel: 0543.26924 – cell: 340.3379604
e-mail: luigiborneto@libero.it

GAETA 04024 (LT) – C.L.C. Salvatore Cienzo
Via Sant'Agostino – Loc. Casalarga snc
tel/fax: 0771.743105 – cell: 328.3133656
e-mail: collegiocapitani.ga@libero.it

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

ISCHIA 80077 (NA) – C.S.M. Gennaro Minicucci
Via delle Terme 49/m
tel: 081.983758 – cell: 339.2926022 – fax: 081.983821
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

LICATA 92027 (AG) – C.L.C. Alessandro Bifarelli
Via Adonnino 5
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: 333.9278582
e-mail: irina2000@virgilio.it

MANFREDONIA – Cap. Matteo Riccardi
c/o INSIDE – S.S. 89 Garganica Loc. Macchia
71037 Monte Sant'Angelo (FG)
tel: 0884.581421 – cell: 335.7421908
e-mail: m.riccardi@bolici.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

META DI SORRENTO 80062 (NA) – C.S.L.C. Salvatore Esposito
Via Lamma 10
te: 081.5322778 – cell: 360.382014
e-mail: sal_esp@libero.it

MILAZZO – PORTOROSA – (ME) – Dott. Filippo de Francesco
Via F. Crispi 33
95131 Catania (CT)
tel: 095.7365011 – cell: 328.5807816
e-mail: filippo.defrancesco@interno.it

MONTE DI PROCIDA 80070 (NA)
C.L.C. Giovanni Mazzella di Regnella
Corso Garibaldi 16
tel: 081.8683308 – cell: 338.7314620 / 335.7242711

NAPOLI – Capo delle Delegazioni del Comp.di Napoli
C.S.M. Antonio Strino
Via Sedivola 15 – 80059 Torre del Greco (NA)
tel/fax: 081.5636018 – cell: 338.8487408
e-mail: info@collegiocapitani.it

ORISTANO – Com.te Giovanni Camedda
Corso Vespucci 51 – 09072 Solanas di Cabras (OR)
tel/fax: 0783.290779 – cell: 337.810802

PALERMO
Capo Delegazione "ad honorem" Com.te Giuseppe Russo
Capo Delegazione Operativo: C.M. Giovanni Basile
c/o Stella Maris – Calata Marinai d'Italia –
90133 Palermo (PA)
tel: 091.6572163 – cell: 320.1579109

PIANO DI SORRENTO e SANT'AGNELLO (NA)
Com.te Antonino Migliaccio
C.P. 49 c/o Uff. Postale Meta di Sorrento
80062 Meta di Sorrento (NA)

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

PORTO EMPEDOCLE 92014 (AG) – C.M. Rosario Pizzati
Via Firenze 6
tel: 0922.635335 – cell: 338.1892057

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.L.C. Antonio Lubrano Lavadera
Via Centane 9
tel: 081.8967949 – cell: 333.6335951 – fax: 081.8101763
e-mail: tonilubi@tiscali.it

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

RIPOSTO 95018 (CT) – Com.te Giuseppe Bellalba
Via Archimede 64
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 Pingerle 201
cell: 347.4536095
e-mail: e.girauda@libero.it

SASSARI 07100 (SS) – Cap. Lino Melis
Corso G. Pascoli 12
tel: 079.2679000 – cell: 335.8060746
e-mail: aliothnavigazione@alice.it

SAVONA 17100 (SV) – Cap. Mauro Cassaglia
cell: 338.1450497
e-mail: m.cassaglia@infinito.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

TERMOLI – D.M. Ferdinando Cavallo c/o Walter Marinucci,
Molo Nord-
East s.n.c. 86039 TERMOLI (CB)
tel/fax: 0875.702621 – cell: 348.6035068/333.5416863
e-mail: walter.marinucci@yahoo.it

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

TRANI 70059 (BA) – Prof. Francesco Barile
C.P. 421 – cell: 333.1102297

TRAPANI 91100 (TP) – Capo Delegazione "ad honorem"
Cap. Vincenzo Marino
Capo delegazione operativo e coordinatore per la Sicilia
Com.te Andrea Allotta – Via S. Anna 39
tel: 0923.592224 – cell: 347.4225863
e-mail: .alland@collegiocapitanitrapani.it
web: www.collegiocapitanitrapani.it

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: luciano.ciomei@gmail.it

VICO EQUENSE 80069 (NA) – C.M. Francesco De Gennaro
Via Savarese 16
tel: 081.8028219 – cell: 339.4781963

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

CHINA
chief ingenier William Shen
101, Hongshan 3rd road, Huangpu
Guangzhou, China, 510725
tel: 86-20-32083127/ 82-398578
e-mail: swlin8@163.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: mds-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

ASSOCIAZIONE MARITTIMA DI MUTUO SOCCORSO TRA CAPITANI
"Casina dei Capitani"
Via Municipio 11 – 80062 Meta (NA) – tel: 081.5321834

ASSOCIAZIONE "ASSISTENZA MARE ITALIA" (A.M.I.)
Via della Giuliana 37 – 00195 Roma (RM)
tel-fax: 0639725913 – 39733077

A.M.A. DI – Via Volta 45 16035 Rapallo (GE)
tel: 0185.64620
e-mail: segreteria@amadi.org

ASSOCIAZIONE UFFICIALI TIRRENIA NAVIGAZIONE
Via Municipio 11 – 80062 Meta (NA) – tel: 081.5321834

CESMA – Confederation of European shipmasters' Associations
Wassernaarseweg 2 – 2596 CH THE HAGUE – THE NETHERLANDS
Tel: 070.3836176 – fax: 0703835911
e-mail: cesma-eu@introweb.nl

ABBONATI A

VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

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

€ 20,00

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

HARBOR PILOTS

GENOVA

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

SEAFARERS' RIGHTS INTERNATIONAL

E' stato inaugurato presso l'IMO un centro di ricerca e di analisi per la tutela giuridica dei marittimi di tutto il mondo. Seafarers' Rights International si adopererà affinché migliori la protezione legale della Gente di mare, intervenendo innanzi tutto in casi estremi quali abbandono nei porti e pirateria. Ma obiettivo del Centro sarà anche controllare gli sviluppi giuridici nei vari Paesi, promuovendo l'informazione sia tra gli specialisti del settore, sia presso i marittimi, che spesso sono i primi a non conoscere bene i propri diritti. Il Centro ha sede a Londra presso la International Transport Workers' Federation (ITF), da cui ha già ricevuto un finanziamento iniziale di 3 milioni di sterline. Sarà un'organizzazione indipendente che fornirà assistenza legale e avrà il compito di creare un forum per la ricerca e la diffusione di idee e informazioni riguardanti il diritto del lavoro nel settore del trasporto marittimo internazionale.

NAVI A BANDA LARGA

Entro pochi mesi la compagnia danese Maersk metterà on-line 173 navi (finora tale servizio è attivo su una ventina di unità). Lo scopo è di estendere al più presto il sistema di collegamento veloce a tutta la flotta, dotandola di connessione wireless, con conseguente possibilità di utilizzare i computer portatili all'interno delle cabine da parte del personale.

Oltre all'accesso al web, i marittimi imbarcati potranno utilizzare servizi telefonici come Skype utilizzando la rete Fleet-broadband di Inmarsat. Le connessioni a banda larga saranno garantite dalle società norvegesi Marlink e Vizada e dal network satellitare di Immarsat.

FRANCIA E SPAGNA PIÙ VICINE

È partita la prima autostrada del mare tra Francia e Spagna. La linea, che collega i porti di Gijón e Nantes-Saint Nazaire, è stata garantita dalla compagnia di navigazione GLD Atlantique, una joint venture tra il gruppo armatoriale napoletano Grimaldi e quello francese Louis Dreyfus Armateurs, da cui il gruppo italiano è uscito. Sulla nuova rotta è impiegata la nave ro-pax Norman Bridge, che può trasportare 399 passeggeri, 130 autovetture e 65 camion. Il servizio prevede tre viaggi alla settimana in entrambe le direzioni.

ROTTERDAM IN CRESCITA

Nel primo semestre di quest'anno il più grande porto europeo ha registrato risultati molto positivi nella crescita dei traffici: le merci movimentate sono salite del 14,8%, recuperando quasi i livelli di volumi del 2008. L'aumento maggiore riguarda container, minerali e rottami ferrosi, ma anche il settore petrolifero ha visto una crescita sorprendente.

Rotterdam sta beneficiando della ripresa economica, spinta soprattutto da Cina e Germania.

SAIPEM ONSHORE

Per un valore complessivo di 500 milioni dollari, Saipem si è assicurata nuovi contratti onshore in Algeria, Nigeria e Congo. In Algeria, Saipem opererà a circa 900 km. sud-est della capitale del Paese, nell'ambito del programma Lpg-Ldhp; in Nigeria lavorerà per il ripristino di strutture operative nelle zone paludose di Olero Creek; in Congo si occuperà della ricostruzione e dell'estensione del terminal container di Pointe Noire, con la realizzazione di un molo di 800 metri.

LA GRANDE CORSA CINESE

La Cina ha superato il Giappone ed è così diventata la seconda economia del mondo: alla fine del 2010 il Paese arriverà ad una crescita superiore al 9% (nella prima metà dell'anno è cresciuta dell'11,1%). Gli esperti del settore prevedono addirittura che nel 2025 l'economia della Cina potrà superare quella degli Stati Uniti, assurgendo così al primo posto della classifica mondiale. L'industria portuale cinese ha registrato una forte crescita nel

2010: nei primi sei mesi la movimentazione delle merci ha visto un incremento del 18,9% rispetto allo stesso periodo del 2009, quando si era verificata sofferenza nei terminal container. Il Paese è riuscito così a tornare ai numeri precedenti la crisi.

LA MILIONESIMA NAVE NEL CANALE DI PANAMA

Poco prima di compiere 100 anni il Canale di Panama ha registrato il passaggio della milionesima nave. Si tratta della portarinfuse cinese Fortune Plum, appartenente alla categoria Panamax, la più grande che possa transitare per quelle acque, che il 4 settembre viaggiava dal Pacifico all'Atlantico.

Costruito nel 1914, il Canale registra la media annua di 14.000 transiti, cifra stabile dal 1960 (se si esclude il 1970, anno in cui i passaggi aumentarono a causa della guerra in Vietnam).

Il Canale di Panama è attualmente in fase di espansione, con la costruzione di una terza serie di chiuse, più grandi rispetto a quelle esistenti, con l'obiettivo di raddoppiare la capacità di trasporto merci. Sono stati investiti per questo 5.250 milioni di dollari.

BOOM MERCATO AFRICA-CINA

Il commercio tra Africa e Cina sta rapidamente crescendo, in un momento in cui gli scambi tra gli altri mercati globali non riescono a decollare. Gli affari tra i due Paesi rappresentano il 10% di tutto il business del continente: in termini monetari circa 114 miliardi di dollari. Pechino investe sempre più massicciamente nel continente africano: nell'ultimo decennio c'è stato un aumento annuale del 46%, soprattutto in infrastrutture (trasporti, acqua, elettricità).

PORTI INDIANI CRESCONO

Il governo di Nuova Delhi ha deciso di triplicare la capacità dei porti nel proprio Paese: il piano di prospettiva per il settore marittimo indiano prevede di raggiungere l'obiettivo per il 2020. Entro il prossimo anno sono previsti investimenti per 25 progetti portuali pubblico-privati, del valore complessivo di tre miliardi di dollari. Intanto è stato appena inaugurato a Dahej un nuovo scalo per rinfuse solide, ma la carenza di infrastrutture del Paese tuttavia resta ancora una delle cause principali degli scarsi risultati commerciali.

LIBERE CROCIERE IN GRECIA

È stata abolita dal parlamento greco la legge nazionale che stabiliva le principali restrizioni imposte al cabotaggio delle navi da crociera battenti bandiera extra europea. A queste tra l'altro era vietato iniziare e terminare una crociera nei porti greci. Il governo spera così di poter rilanciare l'industria del turismo, ma le critiche sono piovute sia da destra che da sinistra: i maggiori rischi ricadono sui lavoratori.

GUIDA AI CENTRI WELFARE

Una guida tascabile per fornire ai marittimi informazioni precise sui 355 centri di assistenza sparsi per il mondo, compresi orari di apertura e modalità di contatto, è stata pubblicata da International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW). La guida è stata stampata in 50.000 copie che verranno distribuite gratuitamente alle compagnie armatoriali; la si potrà ricevere facendo richiesta all'indirizzo e-mail seguente: seafarersdirectory@icsw.org.uk

Coloro che non sono associati alla ICSW dovranno pagare le spese postali.

AIUTI ALLA PICCOLA PESCA

Sono in arrivo 10 milioni di euro a favore della cassa integrazione in deroga nel settore ittico (Cig). Di questa misura stanziata dal governo italiano potranno usufruire per la prima volta anche i lavoratori della piccola pesca. Una forma di ammortizzazione sociale di cui potrà usufruire il personale imbarcato, dipendente e i soci lavoratori di imprese di pesca interessate dalla crisi.

NOTE TRISTI

Addio a Demostene Lorenzini

Demostene Lorenzini era un vero ligure, amante del mare e della terra. Medaglia d'oro di lunga navigazione, direttore superiore di macchina e cavaliere della Repubblica, aveva girato il mondo. Amava il suo mestiere, era sempre cordiale e disponibile, come testimonia la sua lunga attività di insegnamento e di preziosa collaborazione presso la sede nazionale del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

La sua scomparsa avvenuta il 27 agosto scorso, dopo una lunga malattia, addolora i colleghi e gli amici. Demostene ha lasciato per sempre la moglie Dora e la nipote Cristina, che nel ricordo affettuoso lo ricambia di affetto filiale: *Era un uomo calmo e coraggioso, una persona sobria negli atteggiamenti e signorile nei rapporti con gli altri, come si addice ad un vero genovese; parco di parole ma davvero bene educato e gentile; non c'è persona che l'abbia conosciuto che non abbia testimoniato sincero cordoglio. Nei miei ricordi di bambina lo ricordo giovane ufficiale in divisa, sulla nave, quando mi appariva così bello da volerlo contendere a sua moglie Dora nel giorno del loro matrimonio!*

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. e la redazione di Vita e Mare si stringono mestamente alla famiglia, rimpiangendo il caro amico Demostene.



L'ECO DELLA STAMPA®

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

ECOSTAMPA®
MEDIA MONITOR S.P.A.
VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444
CAS. POST. 12094

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

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: 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.

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

COMPARTIMENTO DI GENOVA

GUIDA ALL'ESAME DELL'UFFICIALE DI NAVIGAZIONE

Volume 1: NAUTICA

COMPARTIMENTO DI GENOVA

GUIDA ALL'ESAME DELL'UFFICIALE DI NAVIGAZIONE

Volume II: ARCHITETTURA NAVALE

COMPARTIMENTO DI NAPOLI

LA SICUREZZA PERSONALE E RESPONSABILITÀ SOCIALI (S.P.R.S.)

PERSONAL SAFETY AND SOCIAL RESPONSIBILITIES (P.S.S.R.)

Manuale preparato dal C.S.L.C. Comandante Italo DE ANGELIS 2005

IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES

IMMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES

INGLESE / ITALIANO

Traduzione non ufficiale, sorta del C.S.L.C. Comandante Italo DE ANGELIS 2005

STCW⁹⁵

Convenzioni della Conferenza del 1995 e Codice STCW

Aggiornati ai relativi emendamenti n.° 1 (1997) e n.° 2 (2001)

Traduzione non ufficiale curata dal C.L.C. Comandante Italo DE ANGELIS 2001

Ecco i testi necessari per sostenere gli esami di certificazione di abilitazione. Ai soci del Collegio la libreria Bozzi di Genova (via Cairoli 2, tel. 010 2461721) applicherà il 10% di sconto, presentando la tessera.

L'INCREDIBILE STORIA DELLA RAMB III, BANANIERA FERITA MA NON DOMA

Navigare a marcia indietro per 900 miglia marine

Percorrere 925 miglia marine a marcia addietro, da Bengasi fino a Trieste, in tempo di guerra, con una nave silurata, cui manca la prora: un viaggio ai limiti dell'incredibile, durato un mese, in tutto 200 ore navigando a una velocità media di circa 4,5 nodi. È l'impresa memorabile compiuta da un equipaggio coordinato da un direttore di macchina e alternativamente 2 comandanti, probabilmente risparmiati dai siluri nemici perché la nave già ridotta in condizioni spaventose.

Si è appassionato alla vicenda Alberto Guglia, già ingegnere presso Wartsila Italia, (nel passato Grandi Motori Trieste) ed ora docente universitario, un piede nel capoluogo giuliano e l'altro a Camogli, che ha frequentato molto spesso fin da bambino. Guglia si avvale della testimonianza dello zio, il cap. Giovanni Mibelli, di Camogli, che a bordo della RAMB III era ai tempi direttore di macchina, insieme al comandante Giuseppe Arienti, altro camogliano, entrambi appartenenti alla storica Società Capitani Macchinisti e navali.

Alla domanda: ma una nave di oggi potrebbe rifarla un'impresa del genere? Guglia risponde: No, perché un'avventura simile l'hanno fatta gli uomini di allora!

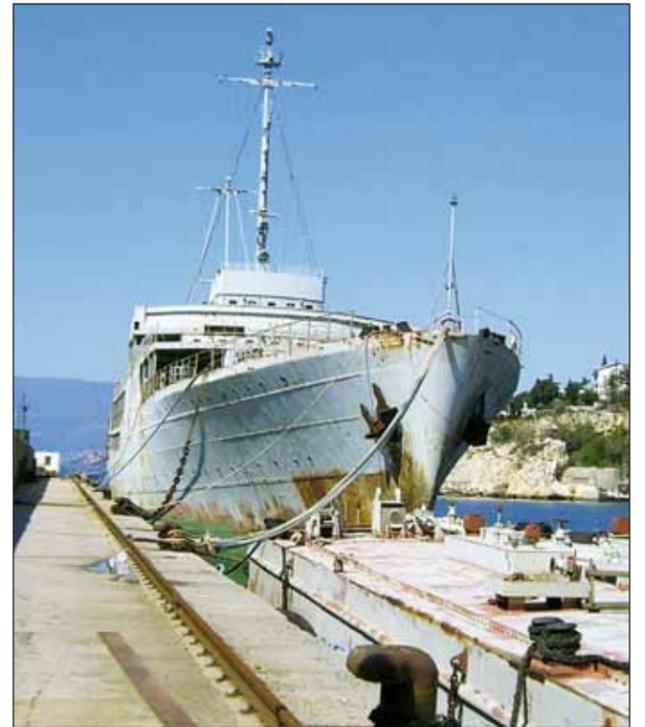
Guglia ha anche scritto un volume ricco di foto e testimonianze, presentato a Trieste e a Genova, dal titolo "Da RAMB III a Galeb, Bananiera, incrociatore, nave scuola, yacht: oltre 70 anni di storia sul mare", Edizioni Luglio. Il suo lavoro ha il merito di ricordare un'impresa valorosa altrimenti caduta nel dimenticatoio e di mettere ordine tra le notizie talvolta contrastanti che circolano sulla RAMB III, tramite una documentazione precisa e dettagliata lasciatagli dallo zio.

Nel 1981 su Vita e Mare uscì la testimonianza del cap. Giovanni Mibelli, raccolta e messa per iscritto dall'amico e collega cap. Pro Schiaffino (per 30 anni direttore del Museo Marinaro di Camogli e altri dieci presidente della Società Capitani e Macchinisti navali) che alla presentazione genovese così ha introdotto il libro sulla RAMB III: "Questo è un esempio di nave tenuta a galla coi denti dal suo equipaggio, eppure non è arrivata una decorazione... in altri paesi come la Gran Bretagna sarebbero stati premiati! Certo l'Italia ha perso la guerra: fu un vero disastro per la marina italiana. Furono poche le navi rimaste, enormi i sacrifici di vite. Molti gli esempi dimenticati e messi parte che è nostro dovere portare a conoscenza di tutti; da un lato c'è la ritrosia e il timore di apparire tipico dei marinai, ma pensiamo sia giusto ricordare."

La storia della motonave RAMB III segue le vicende delle aspirazioni coloniali italiane, con la costituzione della Regia Azienda Monopolio Banane, ma non finisce allo stesso modo infausto delle altre navi gemelle: la nave esiste ancora oggi, coi suoi motori FIAT originali, già dichiarata patrimonio storico



1941: la prora della RAMB III viene tagliata nel porto di Bengasi



2010: la nave come si presenta al Cantiere Navale Victor Lenac di Fiume

-culturale della Croazia sarà probabilmente destinata a museo galleggiante.

La RAMB III venne costruita insieme ad altre tre per la flotta bananiera: due nei cantieri di Sestri (Genova) e le altre due a Trieste e Monfalcone. Varata nel 1938 a Genova per il servizio mercantile, con le stive refrigerate, era predisposta per essere armata con cannoni e mitraglie. Qualità tecniche delle RAMB erano semplici ma

perfette: 4 anni dopo le navi americane saranno costruite in maniera identica.

Allo scoppio della guerra nel 1940 la RAMB III fa da scorta ai convogli nel Canale di Otranto, tra l'Italia e la Grecia, nel 1941 sulla rotta Napoli-Tripoli, quindi viene diretta a Bengasi. Le altre RAMB periscono nella guerra, solamente la III sopravviverà, grazie al suo equipaggio.

Nel porto di Bengasi, ormeggiata con la prua verso il

mare aperto, con un'ancora a mare e i cavi su un piroscalo affondato (il porto allora era un vero cimitero di navi, questa era l'unica possibilità di attracco), venne colpita dal sommergibile inglese HMS Triumph. Il siluro raggiunge la stiva della prua che affonda mentre la poppa continua a galleggiare.

La scelta di recuperarla costa tre mesi di lavoro, in cui viene tagliata la parte prodiera fino al boccaporto, con piccole ca-

riche di tritolo, viene abbattuto l'albero di trinchetto. Dato che la paratia di prora non può reggere alla spinta idraulica, viene presa la decisione di farla navigare a marcia addietro. Ne consegue il blocco del timone a centro nave, con la realizzazione di timoni di fortuna (pale in lamiera) da immergere in mare a dritta o sinistra nave a seconda della necessità di cambiare rotta. In queste condizioni la nave parte da Bengasi

il 20 agosto 1941 e naviga fino ai cantieri Muggia di Trieste dove arriva, a fine settembre, nel cantiere San Rocco e dove sarà ricostruita.

La nave, catturata dai tedeschi dopo l'8 settembre 1943, viene bombardata nel porto di Fiume e in seguito fatta propria dalla Jugoslavia: sarà utilizzata come panfilo presidenziale di Tito. Oggi quale patrimonio culturale della Croazia, potrà godere ancora di un lunga vita.

L'automazione navale NOTE TECNICHE

SECONDA PARTE

Nei sistemi di automazione navale non vi è la necessità come nei controlli di processo industriali di acquisire dati a fine statistici onde elaborare migliori strategie di produzione, anche se ai fini della manutenzione programmata può essere utile avere dei dati statistici su certi eventi. Comunque vi è la necessità di integrare diversi loops di controllo (macchina, navigazione, sicurezza, alberghiero, ecc.), rilevare gli allarmi ed avere una lista degli eventi, nonché presentare mimici del processo per una supervisione, con le relative informazioni in tempo reale. Quindi la necessità di acquisire dati dal processo (data jogging).

Una naturale applicazione del "data logging" è quella di modificare ed adeguare i vari set points in modo da mantenere il sistema entro certi limiti. In un computer di supervisione queste operazioni vengono svolte automaticamente come nel caso della gestione di un impianto di condizionamento di una nave passeggeri oppure la gestione della sicurezza adeguandola alle varie condizioni o emergenze.

Il sistema integrato di automazione, rispetto ai sistemi indipendenti (stand-alone), che tuttavia possono coesistere, presenta molti vantaggi ed il principale di questi è l'impiego di una tecnologia modulare fra i vari componenti e quindi un risparmio economico e facilità di riparazione in caso di guasti, tuttavia il sistema deve possedere una capacità di autodiagnosi

e la possibilità di una sicurezza correttiva in caso di avaria di un componente (fail-to-safe).

L'architettura di un sistema integrato di automazione oltre che un software di gestione impiega dell'hardware come le Stazioni Operatore, le Stazioni a Campo (PLC), Moduli I/O, ecc. che sono interconnesse fra loro tramite un sistema di comunicazione dati che può essere configurato in diverse opzioni ma nella sua espressione classica è costituito da un doppino di filo (field bus) nel quale circolano i dati.

Le Stazioni Operatore (Workstations) sono l'interfaccia principale fra l'operatore ed i processi che l'operatore controlla.

Le Stazioni a Campo (Field PLC's) controllano il campo e tramite i Moduli di I/O ed in base al software preposto gestiscono il flusso di comunicazione attraverso la rete e tramite interfacce di collegamento standard da e verso le Workstations attraverso dei Servers.

Un modello di architettura integrata è quello che si vede nella Fig. 2 impiegato da una importante ditta di automazione che prende il nome di Client-Server Architecture. Il modello rappresenta un sistema di gestione dati dove ogni computer in rete rappresenta un Cliente oppure un Server. Il Server è un potente computer che fornisce servizi ad altri computers tramite appropriati programmi e files applicativi.

Il Cliente ed i Servers risiedono quindi nello stesso sistema: la peculiarità sta nel fatto che la comunicazione di dati fra le

diverse apparecchiature da gestire oppure fra un hardware ed una apparecchiatura (macchinario) come in genere accade fra una Workstation ed il campo attraverso un sistema di comunicazione impiega un Server o più di uno che ha il compito di supportare programmi, gestire files di applicazione, informazioni aggiuntive, in modo da distribuire le risorse del sistema con i Clienti che sono in definitiva le Workstations, ma anche stampanti, rappresentazioni grafiche, monitors, terminali, ecc.

Il Cliente non potrebbe usufruire di nessuna risorsa senza il supporto dei Servers, tuttavia il Cliente è quello che avvia la procedura di comunicazione collegandosi al Server e quindi poter accedere in tempo reale ai Controllers ed ai PLC's posti a Campo.

Il modello di architettura più evoluto si chiama 3-Tier Architecture, oppure n-Tier Architecture dove oltre i Clienti vi sono due Servers principali: il DataBase Server e il Server di Connessione. Il DataBase Server è quello che contiene i programmi con le informazioni per far funzionare le varie interfacce ed ottenere dalla rete i segnali informativi in modo integrato e modificabili dalle Workstations.

Il Server di Connessione, come dice la parola, gestisce il collegamento fra il Campo e le Workstations attraverso il Server DataBase. In particolare evidenzia lo stato di ogni singola apparecchiatura, provvede alla loro connessione quando richiesto, controlla la funzionalità delle apparecchiature stesse ed i nodi

di connessione alla rete di comunicazione.

Siccome le richieste dei Clienti sono molteplici, basti pensare alla complessità delle funzioni di automazione di una moderna nave da crociera e alle migliaia di sensori, se fossero direttamente volti al campo, esse rappresenterebbero un enorme volume di traffico sulla rete di comunicazione, per questo è stato utilizzato un Server di Connessione.

Il Cliente non interroga direttamente il Server DataBase ma lo fa attraverso il Server di Connessione che a sua volta interroga il DataBase. Quando la Workstation interroga il Campo, in effetti chiede al Server di Connessione di collegarsi a sua volta al Server

Database. A sua volta il DataBase fornisce i dati richiesti che provengono dal campo, il Server di Connessione fa in modo che vengano presentati al Cliente (display della Workstation) nella dovuta forma: tutto ciò in tempo reale. Allo stesso modo vengono presentati allarmi, malfunzionamenti ecc.

Il DataBase invece di fornire un cospicuo record di dati che forzatamente devono transitare nella rete di comunicazione, tramite il Server di Connessione, seleziona il dato o l'informazione numerica che è stata richiesta dall'Operatore e questo significa un enorme risparmio di tempo nel traffico delle comunicazioni in rete.

UMBERTO MOSCONI

DI.M.A.R.C.A. SERVICE S.r.l. CENTRO DI ADDESTRAMENTO

Sede: C.da Poggio Alessi S.P. 8 per Butera C.P. 79 - 93012 GELA (CL) ITALY
Uffici di Roma: Via P. Giannone, 27 - 00192 ROMA
www.dimarcagroup.it - e-mail: dimarca@dimarcagroup.it

Campo prove - Corsi Antincendio di Base ed Avanzato - Corsi di sopravvivenza e salvataggio - Corsi di sicurezza personale e responsabilità sociali (PSSR) per personale marittimo secondo convenzione IMO - STCW 95 - Azienda specializzata in ricarica e manutenzione estintori - Progettazione e produzione impianti antincendio - Collaudi ISPEL e RINA - Stazione di servizio manutenzione autoprotettori - Formazione alle tecniche antincendio e di emergenza per le industrie petrolchimiche, chimiche ecc.

PER PRENOTAZIONE CORSI
Tel. 0933.82.35.57 - 0933 91.60.15 - Fax 0933.93.47.42
Cell. 349.674.47.03 / 348.873.03.61

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 2010 quote che sono state già concordate con i Compartimenti:

• "Una tantum"	€ 10,00
• Aspiranti e Capitani	€ 70,00
• Allievi	€ 35,00
• Allievi Nautici	€ 20,00
• Pensionati	€ 40,00
• Soci Aderenti	€ 55,00
• Soci Sostenitori	€ 100,00

Assicurazione Licenza di Pilotaggio

D.A.S. s.p.a. - COMPAGNIA ASSICURATRICE GENOVA

Il premio di assicurazione della licenza di pilotaggio per l'anno assicurativo 19 luglio 2010-2011 e di **Euro 75,00**.

L'indennizzo per la perdita di proventi durante il periodo di disoccupazione causato dalla sospensione della Licenza di Pilotaggio, ordinata da una Autorità Competente, è stato portato a **Euro 150,00** al giorno per un periodo non superiore a 365 giorni.

Nel caso di perdita della licenza di pilotaggio, stabilita da una Autorità Competente, l'indennizzo è stato portato a **Euro 54.000,00**.

Questa polizza copre anche le spese legali del pilota imputabile ad errori di navigazione e manovra a lui attribuibili durante il suo servizio di pilotaggio.

Il periodo di copertura risulta dalle ore 24.00 del 19.07.2010 fino alle 24.00 del 18.07.2011.

Diportisti assicuratevi il titolo professionale

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. offre ai Comandanti Coperta/Macchina e Ufficiali del Diporto l'opportunità di assicurare il titolo professionale come i colleghi del traffico. Coloro che sono in possesso dei titoli previsti della normativa possono farlo alle medesime condizioni dei colleghi del traffico. I diportisti possono essere imbarcati su: imbarcazioni/navi a motore/navi a vela immatricolate in Italia e/o estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza, munite di Ruolo equipaggio. Gli interessati devono essere soci del Collegio Nazionale Capitani L.C. & M.

Le quote sono:

- ① iscrizione al Collegio Capitani **Euro 70,00** annuali.
- ② premi polizza

Periodo	Assic. Tit. It.	Assic. Tit. It + Est
dal 19.07.2010 al 18.07.2011	91,00	101,00
dal 19.11.2010 al 18.07.2011	80,00	88,00
dal 19.03.2011 al 18.07.2011	65,00	78,00

L'indennizzo per la sospensione del titolo professionale è di **Euro 4.500** al mese per un massimo di dodici mesi.

L'indennizzo per la revoca del titolo professionale è di **Euro 54.000**.

Se sostenute sono rimborsabili le spese per la difesa sino a **Euro 75.000**.

Per consultare la polizza e/o averne copia basta contattare una delle Delegazioni del Collegio sparse in tutti i porti d'Italia o telefonare nei giorni feriali dalle ore 09.00-12.00 ad uno dei seguenti numeri: 010.2472746 Genova; 081.202102 Napoli; 06.55300565 Roma; cell. 333.8191141; cell. 338.6337722

CAPITANI ASSICURATEVI LA PATENTE ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati ed a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 luglio 2011.

È opportuno e saggio assicurare il titolo professionale specialmente oggi.

Il pagamento della quota annua può essere eseguito per Genova sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.

Per Napoli e Delegazioni contattando per informazioni ai rispettivi numeri telefonici.

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

LETTERE

Conta meno navigare sotto bandiera estera?

Sono comandante sulla nave Ocean Princess, della compagnia di navigazione Princess Cruise, vorrei ottenere l'aiuto del Collegio, in qualità di Ente giuridico, per modificare la normativa esistente per il conseguimento delle Medaglie di onore per lunga navigazione di I, II e III grado.

Attualmente i vari gradi (I= 20 anni, II=15 anni, III= 10 anni di navigazione effettiva a libretto matricolare) sono ripartiti in 2/3 di navigazione effettuata su naviglio battente bandiera italiana ed 1/3 di navigazione effettuata su naviglio battente bandiera estera. Ma se è vero che nella

Comunità europea sono stati riconosciuti diritti come quello di accedere ad esempio ai concorsi italiani statali, sia ai cittadini italiani sia ai "comunitari", parimenti nel caso dell'assegnazione delle medaglie di lunga navigazione vorrei proporre che venissero riconosciuti i 2/3 di navigazione su naviglio battente bandiera italiana e/o comunitaria (esempio Regno Unito, Germania, Francia...) Questa agevolazione darebbe l'opportunità al personale marittimo imbarcato su navi comunitarie di poter vedere riconosciuto un merito che non è secondo ad altre assegnazioni su bandiera italiana.

Porto il caso della bandiera comunitaria in quanto ci si sta sempre più avviando verso una "flotta europea".

Io ad esempio, pur essendo italiano di cittadinanza e residenza, sono al comando di nave battente bandiera U.K. ed ho anche il titolo professionale marittimo di comando inglese, ovviamente insieme al mio italiano.

Come ultima richiesta vorrei chiedere l'intervento del Collegio nel sostenere la presenza di una nostra delegazione in uniforme a rappresentanza della Marina mercantile e porta bandiera alla sfilata annuale

della Festa della Repubblica ogni 2 giugno.

Come ben sappiamo la Marina mercantile è il pilastro dell'economia e del trasporto marittimo sia in tempo di pace sia in tempo di guerra. E' stata decorata con M.O.V.M. e credo sia giusto renderle onore al pari di tutte le altre forze rappresentate quel giorno.

Io credo molto nella nostra Nazione e nelle nostre potenzialità, ho partecipato anche come ufficiale di collegamento nel 1987 alla missione Golfo Persico con il XVIII Gruppo navale.

STEFANO RAVERA

DOGANE: INCERTEZZA LEGISLATIVA

Un corso o uno scherzo? Comunque c'è da ridere

Pensavo, anzi "speravo" di essere su "scherzi a parte"!

Tempo fa l'ALSEA (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori) ha organizzato un seminario per fugare i dubbi interpretativi relativi alla nuova normativa IVA ed alla dichiarazione INTRASTAT.

Dopo i saluti del segretario dell'Alsea (Andrea Cappa) si presenta il dott. Cesare Rossi dell'Agenzia delle Entrate, permettendo: "i chiarimenti che vi darò sono a titolo personale"... cioè, nemmeno lui ha idee chiare su cosa voglia la legge.

La normativa è "davvero complicatissima" (sono parole sue!) e quindi alcuni dubbi interpretativi rimangono (in

attesa di circolari che saranno predisposte dal ministero in futuro!).

Come inizio non è il massimo: siamo qui in più di cento persone, tutti con mansioni certamente di responsabilità, abbiamo tralasciato il lavoro, abbiamo bisogno di essere "illuminati" e già in partenza sappiamo che tutto quello che ci verrà detto sarà aria fritta.

Vabbè, ormai siamo in ballo e balliamo.

Il dott. Rossi ci presenta l'elenco delle normative in vigore, ribadisce più volte che lui ha forti dubbi e che le sue considerazioni sono di tipo cautelativo.

Ci propina tutta una serie di

slides che mi fanno rendere conto della complessità della questione.

Una, in particolare, mi colpisce: laddove si dice che per vendita di servizio di trasporto a soggetto passivo non residente non va emessa NESSUNA FATTURA (dunque da ora in poi, dai miei agenti Australiani e Canadesi, mi dovrò far pagare in nero? Magari aprendo un conto in Svizzera?)

Ben 36 quesiti sono già stati sottoposti al dott. Rossi e le risposte ce le troviamo stampate. Ne leggo qualcuno a caso e mi balzano agli occhi le risposte date alla domanda numero 2 ed alla domanda numero 36. Le domande sono praticamente

uguali (o comunque molto molto simili). Le risposte sono esattamente una l'opposto dell'altra!

Comincio a guardarmi in giro, aspettando l'apparizione delle telecamere e di qualche comico che urla "siete su scherzi a parte" ... invece niente.

La situazione è seria, kafkiana direi.

Quando una signora pone una domanda ben precisa (se mi comporto così ... sono in regola "sì" o "no") ecco la risposta del dott. Rossi: "Dipende dal verificatore".

Un boato esplosivo in sala.

PAOLO FEDERICI

(Per leggere il blog di Paolo Federici: <http://paolofederici.splinder.com/>)

2010-2011 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE

COMPAGNIA ASSICURATRICE

D.A.S. s.p.a. - GENOVA

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

Possono assicurarsi:

"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, aventi titolo professionale in base al quale sono imbarcati su navi Italiane o Estere quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di Coperta e di Macchina, Ispettori Armatoriali o in base al quale prestano Servizio di Pilotaggio o di Rimorchio. 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 Euro 75.000. Tutte le condizioni di polizza (inclusa l'assistenza legale, etc.) sono visibili presso le sedi di Genova e Napoli ed in tutte le 44 Delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale. Vengono spedite a domicilio a semplice richiesta. Le quote dei premi da versare da parte dei nostri Soci che desiderano assicurarsi o rinnovare l'assicurazione per l'anno assicurativo 2010-2011 sono le seguenti:

PERIODO	Assic. pat. italiana	Assic. pat.it + est.
dal 19.07.2010 al 18.07.2011	€ 91,00	€ 101,00
dal 19.11.2010 al 18.07.2011	€ 80,00	€ 88,00
dal 19.03.2011 al 18.07.2011	€ 65,00	€ 78,00

«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 inoltro 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.

Il capitano Andrea Allotta, capo delegazione di Trapani e coordinatore per la Sicilia, 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.

DOCUFILM "IL MARE DI JOE": I MIGLIORI FISHERMAN COL SALE NELLE VENE

Quei pescatori siciliani in Alaska che fecero fortuna con i salmoni

"L'Alaska? Certo, fa più freddo, ma la pesca si fa pur sempre in mare, io sono un pescatore e mi sono ambientato". Joe Bonanno, oggi 67 anni, la maggior parte dei quali trascorsa in mare, è l'ispiratore della vicenda dei pescatori leggendari de "Il Mare di Joe", il film documentario che narra la storia corale di un migliaio di italiani, marettimesi, emigrati nel secolo scorso in cerca di fortuna, dalla Sicilia (isole Egadi) alla California. Alcuni di loro divennero 'top fishermen', pescatori di straordinaria resistenza e abilità a caccia di salmoni nelle gelide acque dell'Alaska.

In molti trovarono la possibilità di costruirsi un lavoro e una vita nella fiorente industria della pesca che, tra gli anni '30 e gli anni '50, nella costa Ovest degli Stati Uniti era al suo apice: la pesca della sardina, poi del salmone, e la filiera conserviera ad essa legata fu la loro fortuna.

Enzo Incontro, autore e regista insieme a Marco Mensa, ha vissuto per due mesi a fianco dei pescatori di Marettimo a Monterey, una comunità tutt'oggi molto forte da cui è rimasto affascinato: "L'industria conserviera a Monterey è stata inventata da Pietro Ferrante di S.Vito Lo Capo (Trapani); nel '900 le 'cannery' dove si inscatolavano le sardine erano luoghi



Dai primi pionieri ai protagonisti dei giorni nostri, l'avventura a caccia di salmoni non si è mai interrotta



maleodoranti, anche Steinbeck ne parla in un suo romanzo, ma oggi Cannery Row è il posto più bello di Monterey! Anche l'acquario, uno dei più famosi al mondo, ha sede proprio in uno di questi ex stabilimenti. Si tratta della zona turistica più affascinante della città e i figli dei pescatori siciliani, una volta che

gli stabilimenti hanno chiuso, si sono riciclati con grande fortuna nella ristorazione, nel commercio, nel turismo."

Il primo dei tre documentari in cui si articola il progetto "Pescatori leggendari" (sulle tracce dell'emigrazione siciliana non solo in America ma anche in Australia) non è ancora in

vendita, ma è stato distribuito in un certo numero di copie per gli Italiani all'estero, coprodotto da ANFE (Associazione Nazionale Famiglie Emigrate) sezione siciliana, Scuba film Production e la Ethnos film di Bologna.

"Il mare di Joe", uscito quest'anno, ha già all'attivo un

medagliere di tutto rispetto: vincitore della V edizione del Sicilian Film Festival sezione documentari che si tiene a Miami in Florida, presieduta da Emanuele Viscuso, direttore artistico Salvo Bitonti; è stato acclamato quale migliore film, votato dal pubblico, al Sole Luna Film Festival di Palermo,

scelto tra 60 film finalisti; si è distinto al Blue Ocean Film Festival di Monterey in California, imponendosi tra 230 film in concorso, 71 finalisti e vincendo la sezione Featuring Monterey Bay.

"Il sale scorre nelle vene, c'è poco da fare", racconta uno dei testimoni del film. Tra i protagonisti c'è Giuseppe Spadaro, uno dei primi a emigrare da Marettimo in America. Ecco il suo racconto nel documentario: "Agli inizi del novecento per arrivare da San Francisco o da Seattle fino in Alaska, si viaggiava con bastimenti a vela e ci volevano 40 giorni. Negli anni '20 si iniziò a viaggiare con i battenti a vapore e s'impiegava 9-10 giorni. Spesso il nostro viaggio rallentava per il mare ghiacciato che trovavamo vicino l'Alaska e per i grossi iceberg. Quando si arrivava, la Compagnia ci dava la barca, le reti e il mangiare. Si pescava su una barca a vela a due posti per quattro giorni di seguito, poi seguivano trentasei ore di riposo. La pesca durava un mese. Quando pescavi per la prima volta in Alaska ero con Turi Billante e tagliamo questo, per noi sconosciuto, pesce: il salmone. Alla vista di quella carne rossa, u zu Turi mi disse: 'Ma queste sono medaglie d'oro! Fuori è colore della moneta, dentro dell'oro...! E baciavamo quel pesce che da lì a pochi anni ci avrebbe dato tanta ricchezza'."

L'AVVENTURA CHE SI FA ARTE NELLA FORZA NARRATIVA

In viaggio con Vittorio G. Rossi su un peschereccio dell'Artico

Riportiamo un brano che tratteggia efficacemente qual era la realtà della pesca nelle acque del Nord, mezzo secolo fa e forse ancora oggi. Vittorio G. Rossi, giornalista e scrittore ligure, uomo di mare prima ancora che di lettere, come teneva a definirsi, ci consegna questo quadro di vita vissuta in un capitolo di uno dei suoi romanzi intrisi di salsedine: "Il granchio gioca col mare", 1957. Nelle righe che seguono c'è tutto intero lo stile, l'ironia, la verità che si fa arte nella forza narrativa del maestro.

Ora so che posso ingoiare anche un rospo, anche un rospo vivo. Me lo ha detto uno di bordo, ieri notte, quando stavo per sbarcare (...)

Credevo di sapere che cos'è trovarsi su una nave che rolla o beccheggia maledettamente e a lungo; ma quello che sapevo, quello che avevo imparato fino allora, era stato tutto uno scherzo.

La nave da cui sono sbarcato ieri notte è una nave di circa quattrocento tonnellate; si chiama Harlequin; pesca nelle acque dell'Oceano Artico, ma loro le chiamano deep water, acque profonde, ed è più bello, sa di annegamento perfetto.

Chi passa venti giorni a pescare nell'Artico su una nave come quella, e non sente neanche per un momento il suo stomaco liquefarsi, diventare acquoso e freddo, e in quella fredda liquidazione un intrattabile anelito al vomito salire su su come una grossa bolla d'aria; quello è uno che può

ingoiare anche un rospo come se fosse un rosso d'uovo.

In quei venti giorni si imparano molte cose che non serviranno mai più a niente, ma fa piacere averle imparate e saperle.

Si impara a far conto di avere una mano sola; a fare qualunque cosa servendosi soltanto di una mano, l'altra essendo sempre impegnata ad aggrapparsi. La sola cosa che di quando in quando si può fare con due mani è quella di aggrapparsi con tutt'e due le mani; è quando una mano sola per aggrapparsi non basta più.

Si impara a non mettere un piede in coperta senza essersi messi gli alti stivaloni di gomma, e la cappotta incerata, e il cappello incerato, perché da un momento all'altro un'ondata può crollare addosso; e camminare in coperta è come passare a guado un torrente.

Si impara anche che spogliarsi per andare a dormire, e lavarsi la faccia e le mani almeno una volta il giorno, e radersi la barba almeno la domenica, sono operazioni impraticabili; e si lascia andare, non ci si pensa più, si è sporchi con serenità e soddisfazione.

"Dove ci si lava" avevo domandato a Row, dopo che lui mi aveva offerto il fegato fatto in padella, e io avevo detto che non mangiavo se prima non mi ero lavato.

"Noi non ci laviamo" mi aveva risposto lui.

"Non posso stare venti giorni senza lavarmi, senza radermi" m'ero detto; avevo preso un asciugamano, ci avevo messo dentro il rasoio, il pennello da barba, il sapone, lo spazzolino da denti, il tubo del dentifricio; avevo ripie-

gato l'asciugamano, e tenendolo per i quattro angoli stretti nel pugno mi ero arrampicato su per la scaletta dell'alloggio.

I lavandini erano sotto il caseretto, all'estrema poppa; per andarci, c'era da traversare due metri di coperta. Guardai quei due metri da traversare; sarebbe stato come traversare una cascata. Ora da una banda, ora dall'altra, colpi di mare ci si infilavano, s'infrangevano, spumeggiavano; mi vidi travolto, sbattuto contro la murata, trascinato in mare col mio fagottino igienico in mano.

Tornai indietro; rifeci la scaletta dell'alloggio, lentamente, con una mano ingombra del fagottino, e cercando di adoperarla anche per tenermi, ma il fagottino si aprì, ne uscirono il pennello da barba e lo spazzolino da denti andarono a cadere nella ciotola di latte per il gatto, che era ai piedi della scaletta.

Quello fu il primo tentativo per lavarmi e radermi, e fu anche l'ultimo. Nei giorni appresso le mie mani non mi parvero neanche più sporche; ci si era formato sopra uno strato di sporcizia, era diventato solido: era come se avessi i guanti.

Nella cappotta incerata c'era un'apertura, ci si infilava la testa; per chiudere il vuoto tra l'apertura della cappotta e il collo, si annodava intorno al collo una pezzuola grigia con la frangia. Quella pezzuola era di un'utilità grandissima; serviva a chiudere il collo della cappotta, che non ci entrasse l'acqua delle ondate che cascavano addosso, ad asciugarsi la faccia fradicia di acqua di mare, di pioggia, di nevischio, e anche a

soffiarsi il naso, a pulirsi la bocca e le mani mangiando. Ogni giorno la pezzuola grigia con la frangia prendeva più corpo; diventava più sostanziosa e impermeabile.

La cuccetta su un peschereccio dell'Artico è una cosa diversa da un letto in una casa, anche da una cuccetta su un'altra nave qualsiasi. La cuccetta serve per dormire; e ci si dorme a pezzetti, tra una calata della rete e l'altra, di giorno e di notte; e ci si dorme stando dentro il fracasso che fanno l'albero dell'elica e le ondate che irrompono a bordo e schiantano, e nella luce vivida delle lampade elettriche sempre accese.

Ma la cuccetta serve anche a interrompere momentaneamente l'aderenza con gli altri, a uscire per un momento dall'essere sempre insieme, a creare un piccolo distacco da quella comunità schiacciata che sa di pesce e gomma bagnata, e gronda acqua. E serve anche a dare al corpo una posizione in cui non c'è da abbrancarsi; braccia e gambe possono essere lasciate in abbandono; e così viene distratta la sensazione aborigena di essere una scimmia che si arrampica su un albero.

Però ci sono notti in cui il rialzo laterale della cuccetta non basta più a contenere il corpo disteso; a stare coricati, si è scodellati fuori dalle rollate; allora ci si mette a sedere sulla cuccetta, le gambe fuori, penzoloni, e le mani avvvinghiate alla tavola della cuccetta; e, capita, talvolta, di sentire una voce che dice: "Come le è saltata in testa l'idea di venire qui?". "Sono idee che vengono" si risponde, e si sente che qualcuno ride.

Mangiare, è un'operazione primaria e semplice; si è già imparata quando si nasce, non ci si mette molto a perfezionarla. Ma su un peschereccio dell'Artico, l'operazione di mangiare è piena di incidenti. La mensa è attigua alla cucina; la cucina si chiama galley o galera; in cucina il fuoco è sempre acceso, c'è sempre il tè pronto e caldo da bere. Nella mensa ci sono tavole e panche; le panche sono come quelle dei giardini, ma sono inchiodate al ponte, schienale contro schienale. Ogni tavola è divisa in scompartimenti; ognuno ha davanti a sé il suo scompartimento per la scodella, quello per la tazza del tè; gli scompartimenti sono fatti di assicelle che tengono ferme le scodelle e le tazze.

La mattina alle sette c'era la prima colazione; era di pesce fritto nella margarina di grasso della balena; ci si versava sopra l'aceto. A mezzogiorno c'era ancora pesce fritto, e una zuppa; la zuppa era dentro una conchetta di ferro zincato, di quelle per farci il bucato. Alle sei della sera c'era la cena; era pesce fritto, e patate arrostiti, o fagiolini in conserva. Dentro un lungo scompartimento in mezzo alla tavola, c'erano barattoli di marmellate, di barbabietole di conserva, di sottaceti. Lo skipper o comandante mangiava con l'equipaggio; anche lui, quando aveva finito di mangiare, si alzava, entrava in cucina, pompava l'acqua e si lavava la tazza del tè.

(...)
Ci vuole anche un po' di coraggio; non so quanto ce ne vuole perché il coraggio è una delle

L'INCIDENTE" NEL GOLFO DELLA SIRTE: TROPPI LATI OSCURI

Solidarietà dei Capitani ai pescatori mitragliati

"Non si può giustificare l'uso delle armi contro i pescatori italiani; non si può ammettere che gente di mare onesta come quella di Mazara del Vallo, che fa il proprio mestiere, al pari di tutti gli altri pescatori del nostro Paese, venga presa a mitragliare in acque internazionali." Il presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. Roberto Penna esprime solidarietà nei confronti del com.te Gaspare Marrone, che il 12 settembre scorso ha rischiato la vita insieme al suo equipaggio, mentre si trovava sul motopeschereccio *Ariete*, in acque internazionali nel Golfo della Sirte.



I segni delle pallottole sulla fiancata del peschereccio di Mazara del Vallo

Saranno le indagini della magistratura a stabilire le responsabilità di quanto accaduto ma nel frattempo abbiamo il dovere di porci alcune domande: possibile che la Libia possa rivendicare unilateralmente diritti di pesca e giurisdizione su acque riconosciute dalla comunità come internazionali?

Il com.te Marrone ha dichiarato alla stampa: "All'ordine di fermarci siamo scappati e la motovedetta libica ha preso a inseguirci e a spararci, ad altezza d'uomo. Sdraiati sul pavimento della sala macchine pregavamo tutti di uscire vivi da quell'inferno."

Non sono pochi gli aspetti paradossali del cosiddetto "incidente": primo, la motovedetta libica che ha aperto il

fuoco è una delle sei donate dal Governo italiano per il pattugliamento della costa nei controlli anti immigrazione; secondo, a bordo c'erano in veste di istruttori sei uomini della Guardia di finanza italiana; infine, la versione libica dell'"incidente" può lasciare intendere che il motopesca di Mazara sarebbe stato scambiato per un battello di clandestini. Viene spontaneo domandarsi allora se sono queste le consegne impartite ai pattugliatori di Gheddafi.

Guarda caso, i pescatori dell'*Ariete* hanno più volte soccorso gruppi di migranti allo stremo, tanto che ricevettero dall'Alto commissariato Onu per i rifugiati un importante riconoscimento, assegnato al coraggio di chi salva vite

umane in mare. La prima volta fu nel giugno del 2008: Marrone e il suo equipaggio stavano trainando nel canale di Sicilia le gabbie dove sono all'ingrasso i tonni, quando si avvicinò una barca con 30 persone allo stremo; abbassata la scaletta per farli salire, l'imbarcazione si capovoltò a due metri dal peschereccio. In cinque rimasero aggrappati alla gabbia, altri 22 furono recuperati dall'equipaggio. L'anno prima quegli stessi uomini avevano salvato altri 10 migranti aggrappati disperatamente alla chiglia di un gomzone alla deriva, mentre ben 30 loro compagni erano annegati; in quel frangente lo stesso direttore di macchina dell'*Ariete* si gettò in mare per aiutare i naufraghi.

UN ALTRO TIPO DI PIRATERIA NELLE ACQUE AFRICANE

I nuovi schiavi pescano per i consumatori europei

Un locale torrido a quarantacinque gradi di temperatura non rappresenta un ambiente ideale in cui lavorare. Se poi si è a bordo di una nave e si deve manipolare pesce per parecchie ore al giorno, non si sa neanche più se si tratta di lavoro o di schiavitù. Gli operatori dell'associazione britannica Environmental Justice Foundation sono piombati in questo inferno seguendo le tracce di un traffico di prodotti ittici pescati illegalmente. Saliti a bordo di un peschereccio sudcoreano in attività lungo le coste dell'Africa Occidentale, si sono trovati di fronte qualcosa di molto peggiore.

"Era orrendo. Gli uomini - ha raccontato un veterano della fondazione, Duncan Copeland, al quotidiano britannico Guardian - lavoravano nella cella frigorifera del pesce senza aria né ventilazione a temperature di 40-45 gradi. L'interno del locale era arrugginito, unto, caldo e impregnato dell'odore di sudore. Nella cambusa c'erano scarafaggi ovunque e il cibo era in contenitori dall'aspetto disgustoso. Tutto quello che gli uomini avevano per lavarsi era una pompa che sputava acqua salata. Un ambiente fetido. Una scena straziante".

La "merce" prodotta in queste fabbriche galleggianti, ossia il pesce lavorato da questi "schiavi", è destinata al mercato europeo. Evidentemente ci sono canali di distribuzione illegali anche nel Vecchio Continente che



Con gli stivali e una pala si lavora il pesce da smerciare in Europa

permettono di aggirare le rigide norme igieniche dell'Unione europea. Lo scorso maggio, circa 150 senegalesi sono stati trovati mentre lavoravano su una nave al largo della Sierra Leone. Ritmi di lavoro di 18 ore al giorno e riposo in cuccette alte meno di un metro. La nave aveva una licenza per esportare il pesce in Europa.

Il grido d'allarme della Environmental Justice Foundation è quindi duplice. Da un lato denuncia le condizioni inumane di chi è costretto, per 200 dollari al mese, in una situazione di disagio estremo. Dall'altro segnala ai consumatori europei che sono loro a sostenere questa situazione di sfruttamento, per di più consumando pesce trattato senza nessuna precauzione igienica e potenzialmente dannoso per la salute. Senza contare il dan-

no ambientale provocato dalla pesca illegale, che utilizza reti a strascico, raccogliendo tutto ciò che trova arando il fondale. E le sanzioni sono inefficaci: la multa massima per pesca illegale in Sierra Leone è 100.000 dollari, che secondo la fondazione equivale al profitto generato da questa attività in appena due settimane.

Questa situazione ha poi un evidente riflesso sull'attività dei pescherecci che rispettano le regole. Non solamente rischiano di essere impallinati in acque internazionali da qualche militare troppo "zelante", ma sono costretti a confrontarsi con la concorrenza di imprenditori senza scrupoli che riescono a immettere sul mercato prodotti meno sicuri e quindi a prezzi più vantaggiosi.

ALBERTO GHIARA

ESPERIMENTI AVANZATI NELLE ACQUE DI PIANOSA

Robot e sistemi automatici di controllo sottomarino

Nelle acque di Pianosa (Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano), sono in corso sperimentazioni sottomarine ai limiti della fantascienza. Il centro E. Piaggio dell'Università di Pisa e il Nurc centro di ricerche Nato con sede a La Spezia sono partner del progetto europeo Uan (Underwater Acoustic Network), che punta alla costruzione di reti wireless subacquee attraverso la trasmissione di dati acustici.

Nel mare toscano i due gruppi di scienziati sperimentano per la prima volta insieme una rete wireless subacquea utilizzando robot sottomarini mobili.

Attraverso due linee di ricerca parallele ma distinte, l'innovativa missione mira a raccogliere dati utili all'implementazione di sistemi per la sorveglianza di siti subacquei ad accesso limitato in ambito civile e militare, quali quelli delle aree marine protette, di interesse archeologico, di infrastrutture industriali, portuali o logistiche in zone costiere. Contemporaneamente, con i robot sottomarini chiamati "Fòlaga", vengono effettuate misurazioni (temperatura, salinità, qualità dell'acqua) per il monitoraggio ambientale dell'area, studia-



Il robot "Fòlaga"

te per essere recepite da centri specializzati, per le previsioni meteorologiche, o pubblicate direttamente sul web. Tra gli obiettivi della sperimentazione c'è infatti quello di aiutare l'Ente Parco nella propria opera di protezione dell'ambiente marino.

L'intera sperimentazione viene effettuata sulla nave oceanografica *Leonardo*, dotata di sofisticate tecnologie per la ricerca in mare. La missione ha il supporto della Marina Militare Italiana e coinvolge inoltre l'Università degli Studi di Padova, l'Università di Roma "La Sapienza", l'Università portoghese di Oporto e la Sovrintendenza per i Beni Archeologici della Toscana.

Comprendere l'ambiente sottomarino e capire i segreti della comunicazione sotto la superficie del mare è essenziale per sviluppare robot mobili e sensori subacquei in grado di lavorare in tali condizioni - spiega lo scienziato inglese John Potter, coordinatore dell'esperimento per il NURC - e lo studio di reti intelligenti, autosufficienti, è di grande interesse per i Paesi NATO, in quanto punti di partenza per future tecnologie per la sorveglianza e la protezione di aree marittime sensibili.

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.