ANNO XLVI - N. 9-10 - SETTEMBRE-OTTOBRE 2012 - 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"

ORGANO DI STAMPA DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M. ENTE CON PERSONALITÀ GIURIDICA

VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

DOPO IL GIGLIO IL MONDO MARITTIMO SI INTERROGA

Un uomo solo al comando?

L'enorme eco mediatica internazionale che ha seguito il disastro del Giglio ha aperto il dibattito nel mondo marittimo sul ruolo del comando a bordo. *Il comandante è secondo solo a Dio* diceva un antico refrain, che circola ancora tra i capitani più anziani, ma i tempi sono cambiati, la tecnologia che accompagna le navi si è evoluta enormemente e così la sicurezza della navigazione. Al Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. ci si è chiesti se possa sempre valere questa concezione consolidatasi nei secoli, che suggerisce anche il senso di solitudine al comando.

Nella plancia super affollata di una nave da crociera, o anche a bordo di una moderna nave mercantile, dove sono assicurati i contatti a terra, ha ancora senso parlare di "un uomo solo al comando", che prende decisioni per conto proprio, chiuso in un isolamento oggi irreale?

D'altra parte, secondo il codice della navigazione, egli resta il *capo della spedizione*, con tutte le conseguenti responsabilità. A loro volta le principali compagnie cercano di reagire al disastro avvenuto nel gennaio scorso e di trovare la soluzione perché non si ripetano più tragedie del genere. C'è chi si concentra sulla figura del comandante, affinché il gesto isolato di un singolo non possa più generare simili catastrofi; quindi avanza un progetto di *Bridge management*, per una gestione più collettiva delle decisioni e della strumentazione di bordo.

La proposta è che il comandante debba compiere un passo indietro, anche fisicamente: sarà sul ponte di comando alle spalle dei suoi ufficiali, salendo di livello, e come un direttore d'orchestra guarderà alla globalità dell'operazione. La rotta una volta decisa sarà monitorata anche dagli uffici a terra e infine l'accesso al ponte di comando sarà più controllato.

Anche il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. si interroga sulla questione del ruolo affidato al comandante e dei rapporti col *Bridge Team Management*: è giunto forse il momento di cambiare leggi e consuetudini del Codice della Navigazione? Il Codice stesso di fatto sarebbe già superato?

Oggi – spiegano all'unisono il com.te Domenico Lafauci e il cap. Oreste Del Conte – *non c'è bisogno di cambiare niente: c'è l'ISM Code che regola già ogni cosa (ma nessuno pare che lo legga); tutto è scritto, codificato, le rotte decise in anticipo, stabilito persino come andare all'ancora. Tutto viene controllato da terra dalla compagnia e controfirmato dalla Capitaneria. Il Bridge Team Management esiste già, le regole anche, dovrebbero solamente essere sempre applicate e monitorate.*

L'ISM Code – prosegue Lafauci – *è nato nel 1980 a seguito delle grandi preoccupazioni dovute al basso standard del management delle navi (da parte di terra e bordo). Negli incidenti l'errore umano incide per l'85-90%. Gli obiettivi principali di questo codice adottato da tutti gli stati è di garantire "la sicurezza in mare, prevenire perdite di vite umane e/o incidenti e evitare danni all'ambiente marino". In base a tali norme, ogni compagnia (Società di Navigazione o di Gestione) dovrebbe sviluppare un sistema di:*

– Istruzioni e Procedure atte ad assicurare le operazioni della nave in sicurezza (navigazione, carico, scarico, bunkeraggio, imbarco pilota, ecc, ecc)

(a pag. 5)

(Segue a pag. 5 dove riportiamo altri contributi al dibattito)

Velieri solidali al Salone Nautico

L'*Amerigo Vespucci* e il *Falcone Maltese*, i due più grandi velieri italiani (oltre gli 80 metri di lunghezza), sono giunti a Genova per il 52° Salone Nautico Internazionale. La presenza dei simboli della marineria italiana di ieri e di oggi è stato apprezzato come un segno di solidarietà nella difficile fase che sta attraversando l'industria nautica.

(Altre notizie a pag. 6)

San Giorgio al capitano dello shipping

Compie 45 anni il premio *San Giorgio*. L'appuntamento organizzato da Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. è previsto a Genova il 13 ottobre 2012. Premi ai migliori diplomati del nautico cittadino e agli Allievi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile. La prestigiosa targa *S. Giorgio* va al cap. Roberto Giorgi, presidente di *V-Ships*, ex allievo del Nautico genovese.

(L'intervista a pag. 4)

CARTE ELETTRONICHE E INFORMATICA NON ELIMINANO L'ESPERIENZA DEL CAPITANO

Controllare la rotta su display ricordando di scrutare il mare

Negli anni '70 le avevano già sognate i Giapponesi: navi senza equipaggi che viaggiavano sui mari telecomandate da terra. Ogni volta che la tecnologia a bordo compie passi avanti, c'è la tentazione di convincersi di potere fare a meno degli uomini e della loro esperienza, che invece si rivela sempre più necessaria.

Oggi con l'aumento dei costi di gestione e il crollo dei noli gli armatori cercano di ridurre al minimo le spese: è così che qualche mese fa Safmarine, compagnia del gruppo Maersk, nel ricevere in consegna dai cantieri coreani Hyundai una portacontainer da 4.500 teu, ha annunciato che a bordo lavorerà un equipaggio di sole 9 persone... Chissà quante ne saranno previste sulla portacontainer da 20.000 teu (lunga 460 metri), annunciata dai progettisti dei cantieri Stx.

Ora che la rivoluzione informatica sul ponte di comando è prossima a realizzarsi e il controllo della navigazione avverrà sempre più tramite display, potrebbero tornare le vecchie tentazioni di disfarsi o quasi di equipaggi e stati maggiori?

Il sistema ECDIS sembra così completo, semplice da utilizzare, con la plancia di comando che somiglia sempre più a un videogioco per ragazzini... e si potrebbe pensare non solo di fare a meno delle vecchie carte nautiche, ma anche degli ufficiali preposti alla navigazione... La realtà è un po' diversa: carte elettroniche e supporti informatici non possono sostituire l'esperienza del capitano, cui tocca controllare i display ma anche scrutare il mare.

"Pensiamo – ricorda Gian Enzo Duci (alla guida dell'Ass. Agenti Marittimi di Genova) in una riunione del Propeller Club sull'argomento della cartografia nautica elettronica – *a certe nuove portacontainer progettate senza cucina; i pasti per l'equipaggio, tutti precotti, sono stati programmati prima della partenza e vengono distribuiti senza la presenza del cuoco; certo è un bel risparmio... ma ricordiamoci che i nuovi sistemi di navigazione sono solo strumenti di supporto; da qui a pensare di ritoccare le tabelle di armamento ce ne passa..."*

Entro il 2018 l'ECDIS sarà in dotazione obbligatoria su tutte le nuove navi superiori alle 10.000 tonnellate. In Italia dal gennaio 2012 vige l'obbligo, per gli ufficiali di coperta che navigano su unità dotate di ECDIS, di un corso della durata non inferiore alle 40 ore. A seguito del conseguimento del corso, l'ufficiale, prima dell'assunzione della guardia a bordo, deve seguire un addestramento specifico effettuato sulla dotazione ECDIS della propria nave.

Sandro Stefani general manager della Consilium, una delle 27 aziende produttrici al mondo di sistemi ECDIS, (rifornisce Moby, Corsica Ferries, Finbeta, Snav) indica la strada per potere usufruire al meglio delle nuove tecnologie: prima di tutto occorre una solida preparazione nautica di base; rimane cioè fondamentale sapere leggere le carte. E per il loro utilizzo è indispensabile sia il corso di base sia quello specifico, ma non solo, perchè la formazione dovrebbe proseguire: *"Il corso specifico* – suggerisce – *non dovrebbe essere inteso una tantum, ma prevedere anche l'aggiornamento, perchè l'apparato si evolve in continuazione. Tra i prodotti finali delle diverse case produttrici ci sono differenze, ma le funzioni sono le stesse per tutti."*

Siamo d'accordo che le apparecchiature della e-navigation migliorino qualitativamente la gestione della navigazione; si pensi solo alla pianificazione della rotta, che ad esempio può essere fatta anche in tandem con le previsioni meteo, ma non si creda che venga meno il ruolo fondamentale dell'uomo.

"Occorre – ribadisce Stefani – *un background di conoscenza. Il retroterra culturale che forniva il Nautico di un tempo non è per niente superato; in questo senso oggi l'Accademia Italiana della marina mercantile fa molto."*

Nella scelta della strumentazione l'ultima parola spetta all'armatore: un sistema ECDIS costa in media 14.000 euro, il monitor incide molto sui prezzi; quindi bisogna prevedere l'aggiornamento delle carte.

Consilium offre diverse opzioni, compresa quella di un servizio online di gestione delle carte con pagamento di un fee annuale, che permette di scaricare le carte necessarie per la rotta specifica della nave.

"In fase di programmazione – aggiunge Stefani – *la qualità si alza sempre più, con un arricchimento dell'offerta e dell'assistenza. C'è una sorta di conflitto tra la tecnologia che aumenta e le persone che esigono la semplificazione; la tendenza è quella verso una plancia funzionalmente integrata dove le informazioni sono disponibili in maniera efficace per supportare le decisioni del navigatore ma anche semplificata per ridurre il rischio di errore."*

Pienamente d'accordo il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. *"Il sistema ECDIS* – spiega il com.te Domenico Lafauci – *si interfaccia con le strumentazioni della nave: ad esempio con GPS, Radar ARPA, AIS. Teniamo presente che tutto questo deve essere certificato e a bordo devono essere presenti due sistemi indipendenti uno dall'altro. Il vantaggio maggiore? La velocità delle operazioni, il risparmio di tempo, l'eliminazione di un quantitativo enorme di carta, in linea con le esigenze più moderne di sveltire il lavoro a bordo e non appesantirlo inutilmente. In passato poteva succedere che, essendo irraggiungibili per lunghi periodi in navigazione, le correzioni alle carte non potessero arrivare in tempi brevi; dopo tre o quattro mesi ci si trovava a compiere un enorme lavoro di correzione, da veri certosini. Ora basta schiacciare un bottone. La comodità e i vantaggi del sistema sono innegabili. Certo cambiare mentalità porterà resistenze, ma molte navi si sono già preparate a questo passo: quelle di recente costruzione già posseggono il sistema e l'hanno usato come mezzo secondario".*

Rimane solo il dubbio su chi offrirà la formazione adeguata al riguardo. Non ci sarà il rischio che il desiderio di risparmiare indirizzi verso scuole e corsi meno costosi, a discapito della qualità?

B.A.

CRONACA DI UN GRAVE INCIDENTE SFIORATO

Com'è facile scarrocciare

The Nautical Institute (con sede a Londra) riporta in MARS (Mariners' Alerting and Reporting Scheme) il seguente incidente sfiorato.

Quale primo ufficiale con buona esperienza, imbarcato su una "product carrier" di media portata, ero di guardia dalle 004 alle 008 mentre navigavamo verso sudest a ridosso di una costa formata da una catena di isole. Eravano ormai prossimi alla stazione di pilotaggio attesa per le 9.00. La guardia del mattino era stata tranquilla con un'alba tropicale molto suggestiva. Controllavamo costantemente la nostra posizione mentre transitavamo a circa 3 miglia dalla terra e 2 miglia da una pericolosa scogliera sommersa.

Durante le prime ore della mia guardia, la nave seguiva bene la rotta senza sintomi di deviazioni o scarrocciamento. Alle 7.00 il comandante raggiungeva il ponte e cominciavamo a conversare davanti al caffè discutendo i dettagli del nostro arrivo in porto. Mentre parlavamo e ci godevamo il sorgere del sole, la nave continuava sulla sua rotta lungo la scogliera con il pilota automatico inserito. Per mezz'ora, mentre noi parlavamo e il marinaio preparava il ponte per la prossima guardia, io trascurai di "plottare" la posizione già che la visibilità era ottima e si poteva vedere bene la costa e non avevo motivo di sospettare che la nave potesse lentamente scarrocciare a sinistra.

Alle 7.30 circa il comandante prese possesso della guardia per lasciarmi andare a colazione e preparare la coperta per l'arrivo. Il cambio di consegne fu del tutto informale. Quando scesi dal ponte il comandante andò a guardare fuori bordo e attraverso un mare di trasparenza cristallina vide che ci trovavamo in acque pericolosamente basse. Immediatamente manovrò il timone tutto a dritta, riportando la nave in acque sicure. Non stavamo usando l'indicazione di parallelità, non avevamo in servizio l'allarme dell'ecoscandaglio, non stavamo usando l'ECDIS e non prestavamo la dovuta attenzione ai rischi in quella situazione. Mentre navigavamo lungo la catena di isole non avevamo realizzato che stavamo praticamente attraversando uno stretto, dove si era creata una forte corrente che ci stava spingendo velocemente verso sinistra.

Questo fenomeno naturale dovrebbe sempre essere anticipato da naviganti esperti, non solo al momento della guardia ma anche nel piano di navigazione pretracciato (Passage planning).

I SINDACATI MARITTIMI INTERNAZIONALI CONTRO GLI ABUSI

Se batte bandiera maltese la prima flotta d'Europa

La norma regolatrice del mercato del lavoro marittimo nazionale è la Legge 30/1998, istitutiva del Registro internazionale, che ha permesso la rinascita della flotta italiana, il rilancio dell'occupazione ed il potenziamento del veicolo made in Italy nel mondo. Si tratta di un grande risultato oggi messo in discussione dalla crisi economica è forse non più sufficiente per competere a livello internazionale mantenendo bandiera italiana.

Il contesto economico ha inasprito a livello generale la concorrenza armatoriale con potenziale peggioramento delle condizioni di lavoro a bordo. Oggi il sindacato internazionale ed europeo ITF/ETF – cui la Filt Cgil aderisce – è impegnato a intervenire per scongiurare fenomeni di dumping economico e sociale, ovvero situazioni in cui viene lesa la dignità del lavoratore e messa in pericolo la sicurezza della navigazione.

Sono già state lanciate alcune campagne sindacali internazionali contro le bandiere di comodo (flag of convenience) e i porti di comodo (port of convenience). Pensiamo solamente a cosa possa significare il mancato rispetto degli standard di addestramento e formazione per un marittimo, oppure diversi livelli di sicurezza tra porto e porto; ad esempio è di non troppo tempo fa l'intervento dell'Europa volto a verificare la validità dei corsi rilasciati sia dalla Georgia che dalle Filippine.

Un'altra preoccupante minaccia per l'occupazione nazionale è rappresentata dalla bandiera maltese – primo registro europeo per numero di navi – che pare offra condizioni di vantaggio economico non in linea con il dettato europeo per attrarre navi estere. Ciò rappresenterebbe un elemento di concorrenza sleale fortemente combattuta dalle istituzioni sovranazionali e su cui si auspica un rapido intervento al fine di rendere omogenee le condizioni.

Non solo. Altro settore fondamentale per la sicurezza della navigazione – che garantisce occupazione a diverse migliaia di lavoratori – sono i servizi tecnico nautici previsti dalla normativa nazionale e internazionale.

Tali servizi debbono essere organizzati esclusivamente nell'interesse pubblico del porto volto a garantire la sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare. Ancorché differenti tra loro hanno in comune la finalità di garantire l'esecuzione in sicurezza delle manovre delle navi e, pertanto, secondo il sindacato tali attività debbono continuare ad essere svolte da personale dedicato e debitamente professionalizzato.

E' in questo contesto che continueremo ad attivarci al fine di tutelare i lavoratori marittimi scongiurando fenomeni dumping economico e sociale.

FABIO MARANTE
(Filt Cgil Genova)

VOLTI NUOVI DELLA NOSTRA MARINERIA

La ragazza-capitano sempre a pieni voti

I ragazzi che scelgono il mare come futura professione giungono al Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. con parole piene di entusiasmo e di speranze: raccontano volentieri delle loro prime esperienze a bordo, dei loro studi, di ciò che si aspettano dal futuro. Forse chi di loro arriva nella sede nazionale del Collegio a Genova ha già passato una prima selezione, superato i primi ostacoli ed è ormai convinto di quello che vuole intraprendere... Forse sono i migliori a presentarsi, fatto sta che ad ascoltarli si capisce che la nostra marineria non è assolutamente finita. Saranno queste nuove generazioni a portare avanti il testimone e meritano tutta la nostra attenzione. A ragione il cap. Angelo Storaci (consigliere del Collegio) cerca di aiutare i più giovani, indirizzandoli verso scelte costruttive.

Tra questi ragazzi si distingue una neo-diplomata arrivata a Genova per le prove scritte di ammissione all'Accademia Italiana della Marina Mercantile che si sono svolte il 27 e 28 settembre scorso; dopo avere superato lo scritto di Coperta, la ragazza il 18 ottobre dovrà presentarsi agli orali.

Si chiama Olga Sanò, viene dalla Sicilia, una delle Regioni da cui arriva gran parte dei ragazzi che frequentano l'Accademia. Si è diplomata di Coperta nel 2011 all'ITN Caio Duilio di Messina, col massimo dei voti; nell'anno successivo 2012 ha conseguito anche il diploma di Macchina.

In occasione del *Memorial Segesta*, cerimonia che ogni anno viene celebrato a Messina, in ricordo del tragico incidente avvenuto nel gennaio 2007 tra l'aliscafo delle Ferrovie e una portacontainer, vengono consegnate borse di studio agli studenti meritevoli dell'ITN Caio Duilio. Olga Sanò è stata premiata come migliore diplomata nell'anno scolastico 2010-2011 e in quell'occasione ha sentito parlare del Collegio, incontrando il delegato Edoardo Ardizzone.

"A 13 anni – racconta Olga- decisi di frequentare il Nautico e da allora cominciai a svegliarmi tutte le mattine alle 6 per scendere dal mio paese fino a Messina; dentro di me avevo già deciso che avrei voluto lavorare sul mare. L'imbarco post-diploma su Grimaldi (due mesi sulla tratta Civitavecchia-Barcellona) è stata una bella esperienza, che ha confermato il mio progetto di vita: questa sarà la mia professione. Mi piace viaggiare, conoscere luoghi, persone, usanze diverse dalle mie. A bordo c'è l'ambiente ideale per me: un incrocio di culture e lingue diverse."

Nonostante la giovanissima età, Olga è dotata di un carattere riflessivo e tenace; è un'appassionata lettrice e anche scrittrice: "Quando un mio racconto arrivò primo qualificato a un concorso letterario sul tema del terremoto di Messina, spesi tutto il premio per andare a studiare in Inghilterra; ci sono tornata altre 4 volte, perché ho capito che la lingua del mio lavoro sarà l'inglese."

SICUREZZA MARITTIMA

Accordo Usa-Ue sulle ispezioni

Il 27 settembre scorso, presso la Capitaneria di porto di Genova, è stato firmato il protocollo d'intesa tra la Direzione generale per la mobilità e i trasporti (DG MOVE) della Commissione europea e la Guardia Costiera Statunitense (Gruppo di Coordinamento per la Sicurezza dei Trasporti marittimi e aerei).

L'impegno reciproco sarà quello di individuare metodologie che, in un'ottica di reciproca "confidenza" e mutuo riconoscimento dei controlli posti in essere sulle "due sponde dell'Atlantico", possano evitare le duplicazioni di visite ispettive. Fatto, questo, che contribuisce a scongiurare ulteriori aggravi di costi sia per gli operatori portuali sia per i vettori marittimi.

L'accordo è stato sottoscritto tra il Capo della Direzione di Coordinamento e Security marittima e aerea della Commissione Europea, Mrs. Marjeta Jager e un rappresentate della Guardia Costiera Americana, ammiraglio Joseph Servidio (nella foto insieme all'amm. Angrisano).

Incontro coi piloti del porto di Shenzhen

Il 21 settembre scorso una delegazione di piloti del porto cinese di Shenzhen, quarto scalo al mondo per movimentazione delle merci, è giunta in Italia, per un utile scambio di informazioni sulle reciproche esperienze professionali. Gli ospiti si sono recati a Roma alla Federazione italiana piloti e quindi a Genova, dove sono stati accolti in Torre piloti da Giovanni Lettich, capopilota e presidente del Collegio nazionale Capitani L.C. e M. (nella foto).

Dopo avere visitato il porto genovese a bordo di una pilotina si sono recati in visita alla Capitaneria, dove l'ammiraglio Felicio Angrisano comandante del porto di Genova ha espresso parole di apprezzamento per i piloti e i loro compiti, essenziali per la sicurezza nell'ambito delle operazioni portuali.

Marittimi informati in 15 lingue da Stella Maris

"Un mare... di abilità" è il progetto realizzato dalla Federazione nazionale Stella Maris, grazie a un contributo di Fondazione Carige, volto all'inserimento lavorativo per la promozione del welfare marittimo.

Grazie a questa iniziativa, per un anno (a partire da settembre 2011), si è potuta migliorare l'offerta delle News on Board, distribuite gratuitamente ai marittimi in transito nei porti italiani. Si è voluto rendere ancora più capillare il canale diretto con i lavoratori a bordo, sia sulle navi mercantili che passeggeri, attraverso la stesura, pubblicazione e consegna diretta delle News, l'invio via e-mail, l'affissione nelle bacheche dei singoli Centri Stella Maris. Grazie al progetto, per 12 mesi, 6 giorni alla settimana, sono state diffuse le notizie in 15 lingue diverse (in precedenza gli idiomi erano 12). Le pubblicazioni (suddivise in tre sezioni: World News, National News, Sport News), sono state stampate dai volontari nei vari Centri Stella Maris e consegnate durante le visite a bordo, tradotte nelle seguenti lingue: cinese, croata, tedesca, inglese, indonesiana, italiana, inglese/tagalog, portoghese, rumena, russo-ucraina, serba, spagnola, portoghese e turca.

25 anni al servizio degli equipaggi

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. porge gli auguri al diacono Renato Causa, la cui attività al servizio della comunità cristiana e del mondo marittimo compie 25 anni. Ordinato nel 1987, dal 1980 già in servizio presso l'Apostolato del Mare Italiano, il cui direttore era allora Mons. Costantino Stefanetti, nel 1990 Renato Causa entrò nel sindacato marittimi.

Nella commissione della CEI per le Migrazioni dal 1990 al 2000, nel 1997 il cardinale Tettamanzi gli chiese di riaprire la Stella Maris di Genova, chiusa da quasi 20 anni, riaperta quindi nel 1999.

Nel 2005, su richiesta di Mons. Giacomo Martino allora direttore dell'Apostolato del Mare Italiano, venne assegnato definitivamente alla CEI, incarico venuto meno nel 2012, per il cambio della direzione e la ristrutturazione dell'ufficio nazionale.

Dal 2009, uscito dal sindacato, Renato Causa lavora presso Grandi Navi Veloci come responsabile della Formazione e Rapporti istituzionali e all'Accademia Italiana della Marina Mercantile, collaborando alla formazione tecnica ed etica dei lavoratori marittimi della flotta italiana.

UNO STUDIO PER MIGLIORARE I COLLEGAMENTI NEL GOLFO DI NAPOLI

Basta cartelli e più concorrenza nei servizi marittimi con le isole

I collegamenti con le isole nel golfo di Napoli sono malridotti, come ben sanno i passeggeri che subiscono il disservizio e come confermano i dati ufficiali. Dopo le tante segnalazioni e denunce, servite a poco, ecco ora una proposta costruttiva, che ha il pregio di indicare gli strumenti reali per un intervento risolutivo. Riportiamo un'ampia sintesi di questo piano elaborata dal consigliere del Collegio capitani, Michele Riccio.

POSSIBILI RICAVI DA MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI ED AUTOMEZZI – Dati forniti dall'ACAM

n. 10.000.000 di passeggeri annui x costo medio 8,5 euro	=	80.500.000
n. 750.000 automezzi annui x costo medio 28 euro	=	21.000.000
Attuale sovvenzione	=	20.000.000
Totale		121.000.000
SPESE		
14 NAVI X 3.500.000 annui nave	=	49.000.000
16 U.V. x 1.600.000 annui aliscafi	=	25.600.000
Totale	=	**74.600.000**

La stessa Regione, attraverso l'ACAM (Agenzia campana per la mobilità sostenibile) definisce al limite del collasso il servizio di trasporto marittimo con le isole partenopee, puntando il dito sulle seguenti deficienze:

- **Collegamenti marittimi non rispondenti alle esigenze di mobilità**
- **Servizi marittimi non affidabili in termini di corse e di orari**
- **Naviglio non soddisfacente in termini di qualità ed affidabilità**
- **Sistema tariffario non rispondente alle esigenze di continuità territoriale**

Si tratta di un problema che sta seriamente condizionando la vita e l'economia delle isole minori del golfo e la possibile soluzione va ricercata nella normativa nazionale ed europea in materia di trasporti marittimi che disciplina l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi di cabotaggio relativamente alle isole appartenenti ad ogni singolo stato membro.

Analisi sommaria del regolamento

Art. 1 – "a decorrere dal 1.1.93 la libera prestazione di servizi trasporti marittimi di cabotaggio è applicabile agli armatori comunitari che impiegano navi di uno stato membro e che devono soddisfare a tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio dello stato membro.

Art. 2 – i punti del comma 2 –c).

Cabotaggio con le isole: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra:

- porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo stato membro.
- Porti situati sulle isole di un solo e medesimo stato membro.

Comma 3- Per contratto (CSP) si intende quello concluso tra le autorità (REGIONE CAMPANIA – vedi legge n.3/2002) ed un armatore comunitario allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto **sufficienti** (solo in tal caso la gara diventa appetibile ed accettabile). Coloro che partecipano sanno di dover effettuare un numero di collegamenti a lucro che compensano quelli sociali rispettando tariffe imposte in maniera da ottenere bilanci in equilibrio. La loro funzione deve essere quella di colmare nell'arco della giornata le varie esigenze e mirare allo sviluppo socio-economico delle isole ed alla garanzia di mobilità dei cittadini. Eventuali servizi residuali potranno essere concessi fissando precise condizioni che vanno dal rispetto delle normative vigenti in ordine alla sicurezza della navigazione e del tipo di naviglio impiegato.

Nel Golfo di Napoli, con il passare del tempo ed al contrario di quanto sia lecito pensare relativamente alla liberalizzazione del mercato, si è formato un vero e proprio cartello tra i vari armatori privati senza il necessario rispetto per le utenze dei servizi in quanto a tariffe, certezza dei collegamenti e standard qualitativi degli stessi. Tale situazione si è attualmente deteriorata con il quasi totale smantellamento della società precedentemente assegnataria dei servizi marittimi da e per le isole del Golfo (CA.RE.MAR.).

Secondo le linee guida della Commissione Europea i CSP (contratti di servizio pubblico) devono essere messi a gara con regole ben precise, ed in particolare:

- I bandi di gara devono essere trasparenti e consentire lo sviluppo della concorrenza.
- I bandi di gara devono pubblicizzare adeguatamente le gare d'appalto ed esporre i requisiti in modo chiaro, perché tutti gli operatori comunitari abbiano le stesse opportunità di concorrervi.
- La durata del contratto di servizio pubblico deve essere limitata ad un periodo ragionevole e modificabile in funzione di sopravvenute diverse esigenze di mobilità in più o in meno.
- Piani annuali per la concertazione con le amministrazioni delle isole collegate degli itinerari orari.
- Piani quinquennali per il rinnovo flotta a soddisfazione delle esigenze e degli itinerari prestabiliti.
- Tempi di percorrenza e rispetto degli orari.
- Standard dei servizi al passeggero e carta a garanzia degli stessi.
- Obbligo di assunzione dei marittimi che attualmente operano nel settore, compreso quello privato.

Ipotesi di attuazione del piano

Nel programma triennale dell'ACAM 2007-2010 è stato fissato un piano di assetto dei collegamenti marittimi nel golfo di Napoli: nella parte riguardante i collegamenti con le isole di Ischia, Capri e Procida è previsto un numero di collegamenti nelle due condizioni di unità veloci e traghetti Ro-Ro. Fatta salva qualche riserva in ordine all'obbligo continuo dello scalo di Procida per tutti i collegamenti Ischia – Napoli o Pozzuoli, che potrebbe essere ovviato assegnando a Procida una unità veloce ed un traghetto Ro-Ro, e sopperendo al collegamento interisole con le corse che attualmente effettua la SNAV e con il 50% dei collegamenti Ischia – Pozzuoli.

Il numero di collegamenti previsti dall'agenzia ACAM, con le opportune variazioni accennate per lo scalo di Procida sono accettabili e sufficienti a soddisfare le esigenze di mobilità con la razionale distribuzione di itinerari – orari.

Il tutto deve però prevedere, come accennato, il necessario bando di gara previsto dalle attuali normative europee ed eventuali trasgressioni od omissioni delle condizioni previste dal bando di gara comportare precise sanzioni a tutela dei diritti dei cittadini utenti.

La gara, così concepita, potrebbe essere certamente appetibile, salvaguardando il principio della liberalizzazione e garantendo, nel contempo, il principio della salvaguardia dei diritti alla mobilità degli isolani e degli altri utenti. Si risolverebbe il problema occupazionale in quanto da calcoli che ci riserviamo di fornire l'attuale numero di marittimi impiegati nel golfo troverebbero sicura occupazione nel settore che attualmente applica diversi e confusi metodi di arruolamento.

La Campania con legge regionale **n. 3 del 2002,** ha sancito che:

1) - I servizi marittimi rientrano nel sistema dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;

2) - Alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza in materia di servizi marittimi.

La Regione adempiendo alle direttive della C.E., avrebbe assolto ai suoi compiti senza oneri, in quanto da precisi calcoli sul numero di passeggeri ed automezzi trasportati, rilevati peraltro da sue dichiarazioni (vedi all. 1 – pag.2) e dalla sovvenzione che lo Stato ancora elargisce, renderebbe appetibile il partecipare alla gara, garantendo ai cittadini quel diritto ad una sufficiente e soddisfacente mobilità. Siamo in grado, se richiestoci, di fornire precisi dati su costi e ricavi dell'operazione.

Possiamo con certezza affermare che nell'operazione, sempre senza oneri aggiuntivi da parte dello Stato o di altri Enti pubblici, rientrerebbe anche un piano quinquennale per una totale operazione di rinnovo flotta (attualmente totalmente obsoleta), vista anche l'attuale crisi dell'industria cantieristica; evitando anche, così, l'attuale scandalosa situazione della privatizzazione degli utili e pubblicizzazione delle perdite.

MICHELE RICCIO

INIZIATIVA FINANZIATA DAL FONDO SPECIALE EUROPEO

Stage a bordo per 15 allievi dell'Itn di Napoli

L'"ITN Duca degli Abruzzi-IPAM" di Napoli ha pubblicato il 5 settembre 2012 tre bandi di gara dal titolo "Stage a bordo navi" (1-2-3) per la selezione di compagnie di navigazione disposte a impegnarsi in un programma di orientamento al lavoro, rivolto a 15 diplomati presso lo stesso Istituto, nell'anno scolastico 2011-2012.

Il progetto, che prevede 320 ore di attività formative da svolgersi nei mesi settembre/novembre 2012, rientra nel Programma operativo nazionale, finanziato con il Fondo Sociale Europeo.

Il 15 settembre scorso è uscita la pubblicazione provvisoria degli esiti, in base ai quali sono risultate vincitrici delle gare due compagnie navigazione: Marnavi, Snav, disponibili ad imbarcare sulle proprie unità gli allievi ufficiali. Le attività di stage infatti saranno svolte a bordo di navi mercantili per 60 giorni e i giovani prescelti saranno distribuiti su ognuna delle navi in numero non superiore a quattro per volta.

Si tratta di un'interessante opportunità ai diplomati nautici dell'ITN di Napoli licenziati nell'anno 2011/2012 di poter fare esperienza a bordo nell'ambito della formazione professionale cosi come recita l'STCW. Il bando servirà a conoscere la realtà produttiva e umana di un ambiente particolare come quello marittimo, a confrontare le conoscenze acquisite in ambito scolastico con le esperienze effettuate in mare, a partecipare attivamente alla vita di bordo assumendo la corresponsabilità del mantenimento delle condizioni di sicurezza della nave. Gli allievi ufficiali parteciperanno alle attività di gestione della nave in generale, alle esercitazioni svolte dall'equipaggio e potranno introiettare le norme di prevenzione e sicurezza sul lavoro.

Il percorso formativo prevede anche 10 ore di stage di orientamento propedeutico da tenersi a scuola, in agenzie marittime, a bordo di navi da esperti che la stessa compagnia individuerà tra il personale.

Cambio al vertice direzione marittima

Il porto di Napoli e la Campania si preparano a cambiare la guida della Capitaneria di porto e del direttore marittimo, cariche attualmente ricoperte dall'ammiraglio Domenico Picone. A succedergli l'ammiraglio Antonio Basile che lascia l'incarico di direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia. La cerimonia di passaggio è prevista il 10 ottobre alla presenza del comandante generale del Corpo Pierluigi Caioppo.

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI
LUNGO CORSO E MACCHINA

Centro di Mediazione Civile
IL PA.CI.E RE.
PAtti CIvili E REIazioni

Sportello Informativo sulla Mediazione Civile

Dal 20 marzo 2012, in occasione dell'entrata a regime delle materie sulle controversie condominiali e sulle controversie di risarcimento danno da circolazione veicoli e natanti, i soci interessati a conoscere criteri e meccanismi relativi al procedimento di mediazione possono rivolgersi presso la sede del Collegio dei Capitani **tutti i giorni dal 20 marzo 2012** dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

La Mediazione è un procedimento in cui due parti in lite, con l'aiuto di un terzo imparziale, cercano di trovare un accordo che le aiuti a superare il loro conflitto prima iniziare una causa.

I soci possono rivolgersi allo Sportello per avere chiarimenti e assistenza:

- sull'iter delle procedure di mediazione;
- sulle materie obbligatorie (condominio, diritti reali, divisione, successioni ereditarie, patti di famiglia, locazione, comodato, affitto di aziende, risarcimento del danno derivante dalla circolazione di veicoli e natanti, da responsabilità medica e da diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di pubblicità, contratti assicurativi, bancari e finanziari);
- sulle materie facoltative;
- sulla compilazione della domanda per avviare la procedura;

L'apertura dello Sportello fa seguito alla Convenzione sottoscritta tra Il Collegio dei Capitani di Napoli e l'Organismo IL PA.CI.E RE. il **20 aprile 2011**, dove si stabilisce che Il Collegio dei Capitani di Napoli nell'ottica di fornire un servizio sempre più utile ai suoi soci, anche al fine di consentire una più facile conoscibilità del servizio di mediazione, ha messo a disposizione un punto informativo e una sede per gli incontri di mediazione nei propri locali in **Piazza Immacolatella Vecchia all'interno del Porto.**

LA TARGA SAN GIORGIO A UN EX ALLIEVO DEL NAUTICO GENOVESE

Premiato un capitano-manager con mille navi sparse nel mondo

Il giorno della loro liberazione (nel 2009), Roberto Giorgi al fianco del capitano Jasprit Chawla e al direttore di macchina Syam Chetan, con le loro famiglie. Gli ufficiali della *Hebei Spirit* imprigionati in Corea per 2 anni, vittime di criminalizzazione, sono stati riconosciuti innocenti per il grave inquinamento marino provocato dalla fuoriuscita di 10.500 tonnellate di petrolio. La nave mentre era all'ancora era stata investita da un pontone.
Lo scorso marzo a Procida, Roberto Giorgi ha partecipato alla cerimonia di consegna dei riconoscimenti ai marittimi liberati dai pirati (su Rosalia d'Amato e Savina Caylin), iniziativa del compartimento di Napoli del Collegio Capitani.

Orgoglioso di essere un ex allievo dell'ITN *San Giorgio* di Genova, il com.te Roberto Giorgi è presidente di *V-Ships*, la prima società al mondo di gestione navi: 70 uffici di proprietà, di cui 35 dedicati al reclutamento, 1.670 persone complessivamente impiegate in oltre 30 paesi tra Europa, Nord e Sud America, Asia, circa 1.000 navi gestite di differente tipologia, oltre 20.000 marittimi, di cui 16.000 imbarcati.

La sua carriera è partita proprio da quella scuola di piazza Palermo (dove sorgeva fino a pochi anni fa la sede dell'Istituto), con cui mantiene un saldo legame affettivo. I ricordi di quegli anni infatti non smettono di affacciarsi e di portargli un sorriso, mentre pronuncia tutti i nomi dei professori della sezione V B (Coperta), compreso Decio Lucano (un tempo direttore di Vita e Mare e fra gli ideatori del Premio San Giorgio) che allora insegnava Arti marinaresche.

Coi miei compagni di classe -racconta- *siamo rimasti sempre amici e fino a pochi anni fa ci siamo anche frequentati; eravamo tutti maschi e cercavamo il gemellaggio con la Scuola delle hostess... Invece col D'Oria e il Giorgi c'era una forte rivalità; gli anni del diploma hanno coinciso con la contestazione, andavamo a manifestare per Kostas Georgakis (contro la dittatura dei colonnelli in Grecia). Ricordo che quando marinavamo la scuola io e il mio amico Carlo Rovegno andavamo a mangiare la focaccia farcita con l'insalata russa; l'ho assaggiata di nuovo, ma non aveva lo stesso sapore di un tempo!*

Ho studiato un anno all'Accademia di Livorno – prosegue Giorgi – *poi come guardiamarina sul "Caio Duilio", al fianco dell'ammiraglio di Divisione Casardi, ma non ero molto disciplinato: portavo i capelli lunghi, amavo i viaggi... quindi sono passato alla flotta mercantile, come allievo a bordo della "Raffaello"; nel '71 ho preso il patentino e navigavo sulla nave da carico Monfiore di Navigazione Alta Italia. Gli imbarchi duravano anche fino a sei mesi: ricordo l'esperienza in Asia, bellissima! Capii però la mia predilezione per le navi passeggeri, così il 25 ottobre del 1973 salii su una nave della Sitmar, come primo ufficiale sulle navi da crociera dell'armatore Boris Vlasov. Non scesi fino al 1980, quando mi propose un ruolo a terra nella Amar Line. Cominciai a Montecarlo come segretario: avevamo una sola nave, arrivammo a 35 di proprietà. Fu sempre l'armatore Vlasov che nel 1984 fondò V Sips a Montecarlo: dalle 35 navi in gestione siamo passati alle 900 attuali.*

La brillante ascesa professionale non è stata solamente costellata da successi finanziari, ma anche dall'impegno volto a migliorare l'immagine dello shipping, motivando i giovani alla carriera sul mare. Da presidente di *Intermanager* (International ShipManagers'Association) Giorgi ha preso posizione netta contro la criminalizzazione degli equipaggi e non ultima la volontà di fare fronte comune contro la pirateria. Filo conduttore del suo percorso ai vertici dello shipmanagement, la consapevolezza che sul mare occorre motivare le persone.

In un momento così critico per la marineria italiana cosa si potrebbe fare per invogliare i ragazzi?

Innanzi tutto investire in risorse umane, migliorare le condizioni di lavoro a bordo, tornare al prestigio professionale di un tempo. In una fase critica come questa, con tanti armatori sofferenti, ci sono sempre più rischi di non rispettare il lavoro marittimo.

Bisogna puntare sulla formazione delle nuove leve e dar loro forti motivazioni, con la consapevolezza che la loro carriera possa poi trovare sbocchi ad alti livelli in una società marittima. V Ships è stata tra le prime a puntare sulla formazione, con un'attenzione particolare a valorizzare i talenti.

Però sarà necessario dire ai ragazzi che bisogna partire dal basso. Sono disponibile a parlare con loro: vorrei incontrarli, magari all'Istituto nautico o anche all'Accademia. Oggi gli ufficiali italiani sono un buon serbatoio; il II Registro italiano ha dato respiro alla flotta, ma mi rendo conto che gli armatori sono ancora poco disponibili.

L'incidente del Costa Concordia ha avuto ripercussioni sul lavoro dgli ufficiali italiani?

L'effetto mediatico è stato sicuramente negativo: anche la nostra società l'ha avvertito; su navi da crociera battenti bandiera estera, alcuni armatori sono diventati titubanti a imbarcare comandanti italiani, ma siamo riusciti a convincerli; la marineria italiana non merita questo.

Il mondo marittimo come vincerà la piaga della pirateria?

E' un problema di terra; gli armatori non possono prendersi tutte le responsabilità e addossarsi tutti i costi; la situazione è migliorata, ma è stata purtroppo sottovalutata fin dall'inizio.

A mancare non sono gli strumenti tecnologici per colpire i pirati, ma piuttosto la coordinazione degli interventi; bisogna creare una forza di pattugliamento comune nell'ambito dell'ONU, che concentri la sua attività davanti alle coste somale del Puntaland e, cosa più importante, raggiungere una posizione unanime su nuove regole di ingaggio e sul destino da riservare ai pirati che vengono catturati.

Quale messaggio vorrebbe dare ai giovani?

Consiglio loro innanzi tutto la disponibilità a viaggiare, a spostarsi e la conoscenza dell'inglese. Anche l'esperienza a bordo è indispensabile: rende flessibili, regala una visione ampia; è una scuola di vita che insegna a lavorare e offre infine maggiori possibilità anche a terra.

Aggiungo che non bisogna mai fermarsi di sognare, purché i sogni siano più grandi della realtà; non bisogna limitarsi a essere trainati dagli altri e dagli eventi, ma fare noi stessi da locomotiva.

ANTICIPAZIONI SUL DECRETO

Priorità alle F.A. ma anche guardie contro la pirateria

Il ministro dell'Interno Annamaria Cancellieri ha dichiarato che entro il 2012 sarà perfezionato il decreto del ministro dell'Interno che disciplina le modalità d'impiego degli operatori della sicurezza privata - i cosiddetti contractors - a bordo delle navi dirette in zone a rischio pirateria.

Le guardie giurate, ha spiegato Cancellieri anticipando i contenuti del decreto, *per prestare servizio a bordo delle navi dovranno superare, oltre a un corso base per addetti alla sicurezza sussidiaria, anche un secondo stage finalizzato allo specifico contesto d'impiego operativo.*

Tuttavia, come prima essenziale forma di presidio, ha chiarito il ministro, *sarà utilizzato il nostro contingente militare, cui la legge 2 agosto 2011, n.130 assegna già un ruolo centrale e primario nell'azione dispiegata a favore della armatoria italiana. In quest'ottica è estremamente opportuno*, ha ribadito, *mantenere in termini di sussidiarietà il rapporto intercorrente tra l'utilizzo dei nuclei militari di protezione della Marina Militare e quello dei cosiddetti contractor.*

Riguardo a questi ultimi, la legge accorda preferenza agli operatori della sicurezza privata che abbiano prestato servizio nelle Forze armate, anche come volontari.

Tornando al decreto, il ministro Cancellieri ha spiegato quali saranno le modalità di imbarco e sbarco delle armi: *imbarco non solo dal territorio nazionale ma anche dai porti limitrofi alle zone a rischio pirateria, tenuto conto che nella maggior parte dei casi le rotte non sono programmate prima della partenza ma quando le imbarcazioni si trovano già in acque estere. Una scelta funzionale*, ha evidenziato il ministro, *che in linea con la normativa di primo livello consente di limitare la disponibilità delle armi a bordo al tempo strettamente necessario ai servizi di protezione.*

Due mesi in alto mare dopo uno scoppio

E' rimasta per quasi due mesi a 400 miglia al largo delle coste bretoni, rifiutata dai porti inlgesi e francesi, la portacontiner battente bandiera tedesca *MSC Flaminia*. Salpata dal porto mercantile di Charleston, nella Caorlina del Sud (Stati Uniti) e diretta ad Anversa, lo scorso 14 luglio al largo dell'Atlantico è scoppiato un incendio a bordo. L'incidente purtroppo ha provocato due vittime (un marittimo polacco e un filippino). Gli altri 24 membri dell'equipaggio sono stati salvati da una petroliera che si trovava sulla rotta ed è intervenuta in soccorso.
Sconosciuto il contenuto dei 2.876 container, il timore era quello di un potenziale disastro ecologico. Perciò veniva rifiutato l'ingresso negli scali del Nord Europa. Ai primi di settembre la portracontenitori è finalmente approdata nel porto tedesco di Wilhelmshaven, trainata da sei rimorchiatori.

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 pregiamo comunicarvi qui di seguito le quote associative per l'ANNO 2012 quote che sono state già concordate con i Compartimenti:

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

OPINIONI E PROPOSTE SUL RUOLO DEL COMANDANTE DOPO IL DISASTRO DEL GIGLIO

La lettera del capitano inglese che ha acceso il dibattito

Non serve un semidio ma un team-manager

Il ruolo del comandante a bordo necessita di un riesame: lo dimostrerebbe l'incidente della *Costa Concordia*. Il mensile Telegraph edito dal sindacato inglese/olandese Nautilus, ha pubblicato nel numero di agosto 2012 una lettera del cap. Trevor Lazarus, che lancia la proposta provocatoria di ridurre poteri e obblighi del comandante.

Costa Concordia shows that master's role needs review **titola il Telegraph a pag. 15. Di seguito la traduzione dello scritto, gentilmente fornita dal com.te Gianfranco Monteverde.**

A tutti coloro che sono direttamente coinvolti e a tutti gli altri che sono interessati, ho deciso di restituire il mio attestato pieno di successi e senza alcuna macchia al ministero dei Trasporti del regno Unito, certificato che ho conservato con orgoglio e con ambizione per 49 anni, se sarò colto totalmente in fallo dopo aver espresso il mio pensiero nella sua interezza.

Ho lavorato sodo per molti anni e grazie alla mia ambizione ho raggiunto il massimo grado nella Marina e dopo aver prestato servizio per quasi 42 anni, rivestendo la maggior parte dei gradi e percorrendo la maggior parte delle rotte, sento il bisogno di farmi sentire. Io credo che il comandante che opera nella Marina Mercantile abbia eccessivo potere ed eccessiva responsabilità. Credo fortemente che questa responsabilità dovrebbe essere condivisa con una commissione oppure con una squadra di esperti a bordo di una nave. Questi dovrebbero essere disponibili durante tutto il viaggio della nave, riducendo quindi i rischi.

Posso dire senza dubbio di sapere che le cause e le ragioni dietro molte tragedie marittime – e non parlo degli incidenti – non sono dovuti all'errore umano ma alla debolezza umana. Il fattore comune, a partire dall'ammutinamento del *Bounty*, passando per *Titanic* ed *Exxon Valdez* fino all'odierna *Costa Concordia*, è il Comandante, anche conosciuto come il Capitano.

La maggior parte dei mezzi di comunicazione ha etichettato Francesco Schettino come il Capitano, che egli certamente è – ma egli era il Comandante della nave e con la mia esperienza maturata sulle navi che oltrepassano la Manica, sono certo che nella squadra che operava sul suo ponte di comando ci fosse più di un capitano di esperienza, con la stessa competenza di Schettino o forse maggiore, ma che essi siano stati ignorati con arroganza oppure che non sia stata data loro l'opportunità di prendere una qualche decisione che avrebbe potuto evitare l'arenamento.

Sicuramente le maggiori autorità devono trovare una soluzione ed un rimedio a questo grave malfunzionamento. E' soltanto una questione di tempo prima della prossima tragedia marittima. Io sono un giovane di 81 anni, verso in cattive condizioni di salute ed anche per me il tempo sta volgendo al termine. Io credo che le leggi del Codice marittimo oggi siano arcaiche e non funzionali, mentre abbiamo a disposizione leggi migliori e più adatte ai nostri bisogni sociali e professionali.

Quello che è scritto negli articoli: "Il comandante e la sua nave ed il SUO equipaggio" è completa spazzatura e dovrebbe sparire in questo 21° secolo.

Il ruolo e gli obblighi del comandante dovrebbero essere abbassati ad accettare la parte professionale e la responsabilità del capitano: una specie di capo esecutivo moderno o di amministratore delegato di una compagnia di successo – la nave, piccola o grande – che lavori in accordo con la sua squadra specializzata, gli ufficiali a bordo, e che accetti le consultazioni e le prese di decisione della maggioranza, specialmente a proposito dei temi di maggior importanza.

Tutto ciò funziona con successo nella maggior parte delle compagnie nel settore degli affari, della salute e della sicurezza, dei diritti umani ecc.., e non ci sono semi-dei nella loro struttura legale proprio per evitare quello che succede nella Marina. Perché questo sistema non può funzionare sulle navi? La competenza è disponibile ma è ignorata da leggi antiquate.

In conclusione, credo che le tragedie future possano essere evitate se verranno compiuti dei piccoli passi per correggere il codice navale e se il ruolo del comandante di una nave sarà esaminato nel dettaglio e se questo argomento verrà preso seriamente in considerazione.

Il parere di Remo Di Fiore responsabile nazionale dell'ITF

Sul "ponte" lavoro di gruppo come nella cabina dell'aereo

L'incidente del Costa Concordia ha dato impulso ad una problematica da anni aperta sul ruolo del comandante di navi mercantili. Attualmente i ruoli e le attribuzioni in Italia derivano dal Codice della Navigazione vecchio ormai di settanta anni mutuato da regole provenienti dalla marina militare. Si tratta di norme che hanno come riferimento una situazione tecnico – operativa del passato del tutto diversa, legata ad un sistema di comunicazione spesso debole ed inefficiente che faceva della nave un mondo isolato e poco integrato con i sistemi gestionali di terra. Oggi fortunatamente questa situazione si è modificata e quindi è forse il momento di modificare qualcosa anche nel rapporto bordo/terra.

Occorre in premessa fare una precisazione fondamentale: tutte le proposte inerenti la figura del comandante nel terzo millennio non vogliono modificare in alcun modo il ruolo di responsabilità che deve avere colui che viene definito "capo della spedizione". Quindi il dibattito non deve vertere sulla volontà di ridurre un ruolo, ma bensì come incrementarlo e metterlo in condizioni di assumere sempre e comunque corrette decisioni.

Fatta questa premessa dobbiamo per un attimo fare riferimento all'aviazione civile che ha da tempo avviato programmi ed interventi sul ruolo e sulla figura del comandante e dell'equipaggio.

Tutto è partito a seguito di incidenti aerei, tipo quello avvenuto alle Azzorre, che hanno prodotto centinaia di morti e costretto il mondo del trasporto aereo a riflettere.

Si è scoperto (ma la stessa situazione è stata verificata nel trasporto marittimo), che il 60-80 % degli incidenti sono prodotti dall'errore umano. Un'analisi più approfondita ha chiarito che le questioni di sicurezza riferite a programmi di training basati su aspetti solo tecnici non hanno risolto il problema.

Gli esperti sono giunti alla conclusione che una delle cause più importanti è l'assenza di lavoro di gruppo pur nel rispetto dei ruoli e delle responsabilità.

Ecco perché da anni ormai nell'aviazione civile vengono sviluppati corsi CRM ovvero Crew Resource Management. La finalità è quella di costruire un gruppo di responsabili abituati e a lavorare ed operare in termini di "Team".

In campo marittimo si sono verificate situazioni documentate ove nessuno dei sottoposti, a fronte di una decisione anche errata da parte del comandate, ha "corso il rischio" di intervenire. Un esempio è quello del *Concordi*a. Sembra che il comandante in seconda sarà incriminato proprio per non essere intervenuto. Per contro, un equipaggio formato con il CRM troverebbe naturale, quando necessario, un interscambio di opinioni con il comandante.

In moltissimi casi in passato il suddetto modo di operare è già avvenuto. Si tratterebbe soltanto di rendere quel metodo strutturale e generalizzato attraverso corsi similari al CRM dell'aviazione civile.

Come già detto si tratta di una materia delicata facilmente strumentalizzabile da chi con poca conoscenza delle trasformazioni del mondo vede alla vecchia maniera il ruolo del comandante.

Su questa questione si è mossa anche l'unione europea organizzando a Bruxelles una conferenza ove esperti hanno sottolineato l'importanza di approfondire il tema e creare nuovi percorsi formativi più simili a ciò che avviene nell'aviazione civile che è sempre e comunque più avanzata nel campo delle innovazioni.

Un altro aspetto del dibattito in corso riguarda il ruolo e le responsabilità delle strutture aziendali che gestiscono la nave.

Oggi alla luce dei sistemi di comunicazione c'è uno stretto rapporto tra azienda e nave. Chiaramente anche qui nessuno pensa di mettere in discussione il ruolo del comandante ma è chiaro che l'armatore, salvo diverse esigenze operative sul campo, vuol fissare rotte e percorsi. Ciò non ha nulla che vedere con questioni nautiche meteo etc. ma in particolare quando si tratta di navi con migliaia di persone a bordo non può essere lasciata al solo comandante la discrezionalità di utilizzare il mezzo a proprio uso e consumo.

Il dibattito all'interno dell'ambiente marittimo deve essere costruttivo e traguardare il futuro alla luce del mondo di un trasporto marittimo fortemente cambiato. Restare ancorati al passato, per difendere obsolete convinzioni personali del tempo andato, non è certo un buon servizio da offrire alla categoria.

REMO DI FIORE
Responsabile ITF

VOCE CONTRARIA A MODIFICHE DELL'ANTICA DISCIPLINA

Ma il comandante viene solo dopo il Padreterno

All'autore dell'articolo comparso sul Telegraph va sicuramente tributato il massimo rispetto per la sua veneranda età ed il suo glorioso passato, ma non certo per quello che scrive oggi.

Quello che mi meraviglia è che tanti colleghi, che pur conosco dotati di proverbiale buon senso, possano prendere sul serio quanto scritto nella lettera del collega inglese. Come, in altre parole, un incidente di proporzioni catastrofiche ma banalissimo nella sua esecuzione, possa indurre qualificati rappresentanti dello shipping a proporre un cambiamento dei diritti e doveri di un Comandante.

Come saprai la mia isola, Procida, è stata – come Giglio - più volte ricettacolo di tanto onore, ovvero di "inchini" tributati da Schettino al pari di altri Comandanti, non so se per accordi intercorsi con il Comune o come riconoscenza per gli innumerevoli ufficiali che l'isola fornisce alla flotta delle crociere.

Alcune volte trovandomi casualmente a Procida ho assistito – mio malgrado – a questo moderno rito pagano dell'inchino che presto o tardi ti presenta il conto, immolando il Comandante sull'altare della stupidità.

Ho sempre pensato: "Ma chi è questo ... di Comandante che rischia una nave per passare a pochi metri da uno scoglio?"

Tutto quanto precede per dire solo una cosa, ovvero: "Vogliamo realmente cambiare regole consolidate che stabiliscono nuovi diritti e doveri di un Comandante solo perché ad uno singolo è punto vaghezza di passare con una nave di 300 metri a 200 da uno scoglio?

Penso proprio che non lo vogliamo. Nella peggiore delle ipotesi, siamo al massimo disposti a delegare altri soggetti a celebrare matrimoni o cresime, così come certificare nascite o morti, ma dopo Dio in Cielo ci sarà sempre il Comandante su una nave.

LUIGI SCHIANO LOMORIELLO

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

Un uomo solo al comando?

– Definire i livelli di autorità e linee di comunicazione fra personale a terra e bordo

– Procedure atte a preparare e rispondere alle varie situazioni di emergenza (incendio, uomo a mare, abbandono nave, collisione, incaglio, ecc. ecc.).

Il capitolo 5 poi e' dedicato alla responsabilità e autorità del comandante. C'è scritto che la compagnia dovrebbe chiaramente definire la responsabilità del comandante riguardo a: 1 - sicurezza e protezione ambientale, 2 - motivazione all'osservanza di dette regole da parte dell'equipaggio, 3 - emissione di ordini appropriati e istruzioni in modo chiaro e semplice, 4 - verifica che quanto definito sia osservato.

Quindi in conclusione: non è possibile rimanere fermi, i tempi evolvono e così la tecnologia che accompagna la navigazione; la strumentazione si è evoluta e questo è un bene per tutti, perchè l'obiettivo comune deve essere quello di migliorare la sicurezza. E' vero che il comandante non è più sotto Dio: questo apparteneva a un retaggio antico, quando a bordo c'erano problemi differenti (anche di disciplina). Ma le regole sul *Bridge Team Management* sono già scritte nell'*ISM Code*. Giusto comunque rafforzare la struttura di appoggio al comandante che, senza nulla togliere alla sua autorità e responsabilità, lo supporti e venga da lui ascoltata. Su questa scia sarebbe giusto – come più volte sottolineato dal com.te Piero Re – sensibilizzare le compagnie nel formare delle Unità di crisi (o di contatto) con personale qualificato alla bisogna, ancora meglio se proveniente dal "mestiere".

Pienamente condivise al Collegio le parole di Remo Di Fiore, responsabile ITF, al riguardo: *La figura del comandante non può essere quella dei secoli passati quando la nave priva di ogni collegamento esterno e forti questioni disciplinari interne, aveva bisogno di un capo onnipotente. E' un team leader, non un autocrate assoluto. Quando sale sul ponte e dice "ora ho io il controllo", l'ufficiale di guardia non deve sentirsi emarginato e relegato in sala nautica, ma deve essere ancora parte di una squadra che gestisce la navigazione della nave, al punto di intervenire decisamente anche nei confronti del comandante se c'è di mezzo la sicurezza.*

Il Collegio intende aggiungere come un identico problema di salvaguardia della sicurezza dovrebbe essere discusso per le navi mercantili, che meritano grande attenzione, in quanto la gestione di gasiere, chimichiere, petroliere è ancora più delicata (le navi passeggeri rappresentano il 9-10% del tonnellagio mondiale).

Un occhio di riguardo infine meriterebbe la formazione, tema sempre molto seguito dal Collegio: quando si parla di *Bridge Team Management* non si può fare a meno di ricordare come l'istruzione degli Allievi a bordo sia lasciata purtroppo al criterio soggettivo di ognuno; non tutti i primi ufficiali sono disponibili a insegnare; l'esperienza più o meno fortunata degli Allievi in navigazione varia a seconda delle persone che incontrano. Le compagnie dovrebbero impartire ordini più precisi al riguardo e tenere maggiormente in considerazione questo aspetto.

Preparazione e maturità – sottolinea infine un altro capitano – *è anche una questione generazionale: ai miei tempi a 20 anni si era pronti, ora no, lo si è 10 anni dopo.*

B.A.

ANCHE UNA NUOVA POLITICA CULTURALE PER SALVARE LA NAUTICA

Contro la crisi regole uguali per tutti

Con 900 espositori (1.150 nel 2011), oltre 1.400 barche su una superficie di 200 mila metri quadrati, la 52ma edizione del Salone Nautico di Genova si conferma prima vetrina internazionale del settore. A fronte di un mercato nazionale crollato di oltre l'80%, la nautica in Italia tiene grazie all'export.
***Lavoreremo insieme per risolvere i problemi del comparto,* ha detto il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Ciaccia alla giornata inaugurale del Salone, mentre gli imprenditori e i lavoratori del comparto protestavano con cartelli e striscioni.**

Per il rilancio del settore servono misure urgenti, ma anche un nuovo approccio culturale,* ha incalzato Anton Giulio Albertoni presidente di Ucina, la Confindustria nautica. *Caso unico in Europa in Italia l'applicazione dell'Iva alla portualità turistica non è equiparata alle altre strutture ricettive. L'affitto, il noleggio, i posti barca sono soggetti ad un'Iva del 21%, mentre per gli alberghi e i campeggi è solo dell'11%. Se poi si considera che in Francia è pari al 9%, si fa presto a capire quale sia il gap di competitività. Stesso discorso vale per i charter nautici, in Italia soggetti a Iva (in Francia no).

IL TERRORISMO FISCALE HA DIMEZZATO IN ESTATE LE FLOTTE DEL DIPORTO

La fuga della nautica dai nostri porticcioli

Nei porti italiani non ci sono mai state così poche barche di passaggio come nel mese di luglio 2012. Rispetto allo stesso mese 2011, che pure è stato un momento di forte crisi economica, la filiera turistico-nautica segna un decremento medio del 33% per quel che riguarda i transiti, ma nelle prime quattro regioni per numero di posti barca (Liguria, Sardegna, Sicilia e Toscana) la media peggiora e si attesta al -48% (con la punta di -75% in Liguria).

Perché le imbarcazioni da diporto fuggono dall'Italia? Dove vanno? Verso Croazia, Francia, Spagna, Malta, dove i posti barca e il carburante costano meno... Ma questo non sarebbe sufficiente a spiegare l'allarmante esodo. Secondo gli addetti ai lavori, le vere ragioni della fuga andrebbero cercate altrove: in un regime fiscale che non tiene conto del mercato e della sua importanza economica (vedi l'annunciata tassa sullo stazionamento che poi viene tramutata frettolosamente in tassa di possesso, ma ormai sulla stampa estera il danno era fatto), nell'aumento dei controlli senza una vera regia che li coordini, in un clima di "caccia alle streghe" inadeguato... L'estate si è conclusa e le associazioni del settore cercano di capire, di rimboccarsi le maniche, dialogando con il Governo. Il 6 settembre scorso in occasione di Big Blu - Salone della Nautica e del Mare a Roma molti degli addetti ai lavori si sono riuniti e hanno presentato un piano per rilanciare il turismo costiero.

Quello che da tutti viene additato come negativo è l'atteggiamento della politica italiana talvolta demagogico che vede la nautica solo come ambiente di privilegiati ed evasori. In realtà, il comparto era e in parte lo rimane ancora, un settore che dà lavoro a migliaia di persone, direttamente ed indirettamente. Lo sa il governo – ci si chiede allarmati – che una vacanza in barca a vela costa sicuramente molto meno che andare in albergo?

Si tratta di oltre 150.000 posti di lavoro, tra diretti e indotti; la nautica fino al 2008 contribuiva al PIL con quasi 6 miliardi di euro, oggi si ritrova con meno della metà degli addetti ai lavori. I recenti provvedimenti fiscali del governo rischiano di essere addirittura mortali per un comparto tra i più forti della produzione nazionale (al quinto posto nella classifica dell'Export).

Quando il governo smetterà di guardare ai proprietari come a evasori? Da tempo le associazioni chiedono regole chiare e trasparenti. Si potrebbe cominciare con un registro elettronico nazionale delle imbarcazioni da diporto, che non sia solo presso i registri delle singole Capitanerie... In questo modo i controlli potrebbero essere coordinati dall'alto, i corpi dello Stato potrebbero risparmiare sui mezzi nautici destinati alle ispezioni e gli armatori onesti, regolarmente iscritti, non si vedranno più piombare addosso finanza, carabinieri, polizia, come succede ai delinquenti.

PROTAGONISTA UN CUTTER IN ACCIAIO DI 15 METRI

Il passaggio a Nord-Ovest della prima barca italiana

E' la prima barca con equipaggio e bandiera italiani a completare il Passaggio a Nord-Ovest: *Best Explorer*, cutter di 15 metri in acciaio, è entrato nell'Oceano Pacifico attraverso lo Stretto di Bering la mattina del 19 settembre scorso (alle 5.00 ora italiana). Partita il primo giugno da Tromsoe (Norvegia), a bordo si sono alternati diversi gruppi di appassionati velisti, decisi a completare l'impresa autofinanziandosi, all'interno dell'Associazione Arctic Sail Expeditions Italia.

Il Passaggio a Nord Ovest è la rotta marittima che collega l'Atlantico al Pacifico passando a nord del continente Americano, tra i ghiacci dell'Oceano Artico. Il passaggio in senso stretto è di circa 5.000 miglia marittime, che sono state definite la rotta più difficile del mondo perché i ghiacci, pur in questo periodo di riscaldamento, sono presenti lungo tutto il percorso, anche d'estate, potendo ancora bloccare completamente lo stretto.

Best Explorer, costruita nel 1984, vanta grande esperienza nel campo delle navigazioni artiche: la prua è stata rinforzata ed è in acciaio inox con spessore di 6 mm contro i 5 mm del resto dello scafo. Navigando nei ghiacci del pack succede di urtare le lastre di ghiaccio con discreta violenza e lo scafo non ha mai subito danni. C'è un'ampia dotazione di vele, per la maggior parte in due esemplari. La superficie velica di lavoro al nord (randa e yankee 2) è di 80 mq, le rande sono completamente steccate. Sono presenti anche la randa da tempesta (con la sua rotaia) e la tormentina

Siamo lieti – ha detto Nanni Acquarone (ingegnere di 69 anni e capitano dell'impresa) – *di avere portato il tricolore tra i ghiacci, è una bella impresa compiuta da un gruppo di velisti appassionati, di persone comuni che hanno dedicato tempo e risorse personali per navigare in luoghi remoti e inaccessibili, incontrando piccole comunità locali alle quali è stato proposto un programma di scambio culturale tra scuole primarie.*

Best Explorer è la prima barca italiana e primo equipaggio tutto italiano da sempre, che ha completato il Passaggio a Nord Ovest, transitando tra le due isole Diomede, la Grande, russa, e la Piccola, americana, dopo piu' di 7.000 miglia percorse da Tromso in Norvegia.

A IMPERIA SFIDA TRA 83 BARCHE STORICHE

Una skipper regina delle Vele d'epoca

La XVII edizione *Vele d'epoca* di Imperia, dal 5 al 9 settembre 2012, ha visto 83 gioielli del mare sfidarsi in spettacolari regate nelle acque della baia. Si tratta di un appuntamento classico in Riviera nonché una tra le tappe più prestigiose del Circuito "Panerai Classic Yachts Challenge 2012". Regate dal sapore particolare, dal fascino retrò hanno visto protagoniste assolute antiche imbarcazioni, che hanno scritto pagine di storia della nautica mondiale.

Tra le quattro sorelle centenarie (15 metri Stazza Internazionale) Tuiga, Mariska, Hispania e The Lady Anne, uniche superstiti della loro Classe, è uscita vincitrice Mariska, sotto la guida sapiente dell'unica skipper donna della manifestazione, la francese Laurence Rames (nella foto).

Al timone di queste splendide imbarcazioni, skipper protagonisti della vela agonistica, dal francese Bruno Trouble, ideatore della Louis Vuitton Cup, al nostro Mauro Pelaschier, il famoso timoniere di Azzurra.

Anche la Marina Militare ha partecipato alla kermesse di Imperia con la sua flotta di barche d'epoca: Stella polare, Corsaro II, Capricia, Chaplin, Caroly, Orsa Maggiore, celebre quest'ultima per la traversata oceanica Brisbane (Australia) – Noumea (Nuova Caledonia) nel 1997, dove ha stabilito il record ad oggi imbattuto (3 giorni, 23 ore, 40 minuti e 23 secondi per coprire 823 miglia nautiche). A regattare a bordo di queste signore del mare, gli allievi della seconda classe dell'Accademia Navale, accompagnati dal comandante C.V. Bruno Puzone.

DALL'ISOLA DI MAN A MONTECARLO

Ha remato tre mesi battendo il diabete

E' salpato col suo kayak dall'Isola di Man (nel mare d'Irlanda) e dopo avere remato per quasi tre mesi (78 giorni) è giunto a Monaco il 19 settembre, in tempo per essere salutato dal principe Alberto all'inaugurazione del *Monaco Yacht Show*.

Da quando ha iniziato il suo viaggio (il 26 giugno scorso) Chris Allix, direttore di *ICM Group Companies*, agenzia di charter e servizi specializzata in super yachts, ha compiuto 60 anni remando ed è riuscito a dimagrire 38 chili, raggiungendo in pieno il suo primo obiettivo.

L'anno scorso infatti, il manager britannico originario di Douglas, era stato messo davanti a un bivio: affetto da diabete, pressione alta, colesterolo, il medico gli aveva proposto una serie di farmaci da prendere per il resto della sua vita, a meno che non fosse dimagrito...

Dopo 12 mesi di allenamento, è cominciato il suo viaggio: *E' stata un'avventura indimenticabile*, ha dichiarato felice alla stampa. *L'unico problema? In Francia non mi hanno fatto approdare col mio Kayak; sono arrivato a metà del Canale della Manica, quindi sono dovuto tornare indietro a prendere il traghetto!*

Lungo le tappe di questa impresa è riuscito anche a raccogliere diverse migliaia di sterline da offrire in beneficenza a diversi enti, tra cui la scuola di vela per disabili dell'Isola di Man.

SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI

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

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

ANCONA 60121 (AN) – Com.te 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 12
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

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

€ 25,00

aperto a tutti i Lettori

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

- **ABBONAMENTO LETTORE**
- **ABBONAMENTO PER NEGOZIO CONVENZIONATO**

HARBOUR PILOTS GENOA

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

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***

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

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

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

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

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

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

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

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

LIVORNO 57127 (LI) – Cap. M. Baldassarre Gargiulo
Via G. da Verazzano 14
tel: 0586.812054 – cell: 333.9278582
e-mail: ***baldassarre.gargiulo@gmail.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***

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) - Sede: Via Pedecone IV TR 80
C.L.C. Giovanni Mazzella di Regnella
cell: 338.7314620
e-mail: ***mazzelladiregnella@alice.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
e-mail: ***basile53@gmail.com***

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

PENISOLA SORRENTINA 80062 (NA) – C.S.L.C. Salvatore Esposito
Via Lamma 10
tel: 081.5322778 – cell: 360.382014
e-mail: ***sal_esp@libero.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.M. Gadaleta Raffaele
Via Vittorio Emanuele, 262 - 80079 Procida (Na)
tel: 081.8969543 - 338.8478028 - Fax: 081.8969543
e-mail: ***raffaele.gadaleta@gmail.com***

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

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

RIPOSTO 95018 (CT) – Com.te Giuseppe Bellalba
c/o Scuola Media statale Galilei via Galilei n.°105
tel/fax: 095.934010 – cell: 349.1236433
e-mail: ***giuseppebellalba@gmail.com***

ROMA 00146 (RM) – Cap. Enrico G. Giraudo
c/o Istituto Tec. Nautico – Via Pingherle 201
cell: 347.4536095
e-mail: ***e.giraudo@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) – D.M. Giovanni Verzello
via Garroni 24/16 - cell: 349 8352766
e mail: ***giovanni.verzello@alice.it***

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

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

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

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

USTICA – Cap. Dott. Vincenzo Di Bartolo
Via Streva 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***

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

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

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

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

ASSOCIAZIONI ADERENTI

ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE INTERNA (a.c.n.i.)
Piazzale Flaim 1- 29021 Verbania Intra (VB)
cell: 347.5325119
e-mail: ***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

CIRCOLO CAPITANI PROCIDA
Tel. 081.8968817
web: ***www.circolocapitani.it***

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.MA.DI – Calata Porto 1 - 16038 S. Margherita Ligure (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
MUNTPLEIN 10
NL-1012 WR AMSTERDAM
THE NEDERLANDS

NOTIZIARIO MARITTIMO/ECONOMICO

PRIMA NAVE DA CROCIERA CINESE

Si ispirerà alle unità della flotta *Royal Caribbean* e sarà consegnata nel 2014, col nome di *Xiamen*. Il progetto di una prima nave da crociera made in China era già stato annunciato lo scorso anno dal gruppo *Shan Hai Shu* di Pechino. L'idea fa parte di un disegno molto ambizioso che intende trasformare la città di Xiamen - ex polo industriale di fronte all'isola di Taiwan- in un grande centro vacanze. I costi di realizzazione previsti si aggiranto intorno ai 490 milioni di dollari, per una nave di circa 100.000 tonnellate, in grado di ospitare 2.000 passeggeri. Nei cantieri saranno coinvolti i tecnici di Rccl e il designer Stephen Payne (*Queen Mary 2* della *Cunard*).

MARITTIMI IN FUGA

Il ministro dei Trasporti cinese ha elogiato i marittimi del suo Paese, indirizzando loro una lettera aperta: "Il rapido sviluppo economico e il miglioramento degli standard di vita delle persone non sarebbe stato possibile senza la vostra dedizione e il duro lavoro." Secondo Li, la Cina ha ora 650.000 marittimi e ne prepara più di 50.000 ogni anno. Un grande problema è però che molti dei più qualificati lasciano la carriera sul mare dopo pochi anni, per stabilirsi a terra in un lavoro d'ufficio, più vicino a casa. Per fare fronte a tale "fuga" il governo ha promosso una campagna di reclutamento nel profondo entro terra, tra contadini ed ex soldati. Anche la Cina sta lottando per tenere la sua flotta nazionale.

MISURE DI SICUREZZA SULLE SCIALUPPE

"Life Boat Loading for Training Purposes" è l'iniziativa per rendere più sicure le crociere, intrapresa da *Cruise Lines International Association* (CLIA) ed *European Cruise Council* (ECC). Il progetto si rivolge agli equipaggi e va oltre i requisiti per la sicurezza previsti dalle normative internazionali. Si prevede, almeno ogni sei mesi, lo svolgimento di esercitazioni di imbarco sulle scialuppe di salvataggio con l'obiettivo di formare l'equipaggio sulle specifiche manovre. Durante tali operazioni le imbarcazioni di salvataggio dovranno essere utilizzate nella loro piena capacità imbarcandovi membri dell'equipaggio e dovranno essere manovrate in acqua. Tali esercitazioni saranno obbligatorie per tutto il personale delle navi con equipaggio formato da almeno 300 persone.

OTTO NUOVE RO-RO PER LA IGNAZIO MESSINA

Si è svolta presso i cantieri della sudcoreana *Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering* (DSME) la cerimonia di battesimo della nave ro-ro portacontenitori *Jolly Cristallo* della società armatoriale italiana *Ignazio Messina & C. Spa*. L'unità è la terza (segue la *Jolly Diamante* e la *Jolly Perla*) delle otto nuove navi ro-ro portacontenitori che fanno parte del nuovo piano industriale del gruppo di armatori genovesi. L'azienda armatoriale ha sottolineato che la costruzione della *Jolly Cristallo*, assieme alla realizzazione delle altre prime due unità gemelle, costituisce un'autentica svolta per la *Ignazio Messina & C Spa* che è entrata sul mercato delle newbuilding con l'obiettivo principale di un ammodernamento della flotta di proprietà. Il valore complessivo di questa prima fase dell'investimento del gruppo Messina supera i 300 milioni di dollari.

NYK FA ACQUISTI

Il gruppo armatoriale *Nippon Yusen Kaisha* (NYK) acquisirà il controllo delle attività logistiche di *ROLF*, azienda russa specializzata nel settore automobilistico, con la costituzione di una joint venture partecipata per il 51% dai Giapponesi.

Nella nuova società confluiranno tutte le attività logistiche del gruppo russo inclusi il terminal di Lobnya, situato a 17 chilometri da Mosca (capacità di stoccaggio di oltre 5.000 auto), il terminal Elite-Trans (oltre 2.500 auto), situato vicino al terminal portuale Petrolesport (PLP) di San Pietroburgo, le attività di gestione del traffico delle auto nel porto russo di Zarubino, nella Baia di Posyet, vicino al porto di Vladivostok, nonché la compagnia di assicurazioni *ROLF Insurance*. Saranno comprese infine le attività svolte dal gruppo russo nel terminal Petrolesport e di Nabereznye Celny, nella Repubblica Autonoma del Tatarstan.

NUOVO UFFICIO PER BIMCO

A febbraio 2013 *BIMCO* (Baltic and International Maritime Council) aprirà una sede a Shangai (la terza, dopo Copenaghen e Singapore); l'ufficio sarà diretto da Wei Zhuang, laureato all'Università marittima di Dalian. L'attenzione verso la Cina è sintomo di un interesse crescente per le attività marittime in Oriente, un riconoscimento importante per il Paese e per il suo ruolo nello shipping internazionale.

NOX TAX NORVEGESE

Impegnata nell'abbattimento delle emissioni inquinanti, secondo obiettivi annui quantificati in tonnellate di Nox (ossidi di azoto), la Norvegia chiede il pagamento di una tassa a tutti i principali soggetti inquinanti, tra cui navi, industrie, aerei, auto. L'imposta è pari a 16,69 corone norvegesi per kg di Nox immersi in atmosfera (circa 2,18 euro al kg). La Confindustria norvegese ha istituito un fondo che prevede il pagamento di un contributo ridotto (4 corone norvegesi per kg, ovvero 0,50 euro). Chi aderisce al fondo si impegna a contenere le emissioni e in cambio ottiene uno sconto sulla Nox Tax. Aderiscono soprattutto imprese marittime, dell'offsore e della pesca.

ROMPIGHIACCIO RUSSO FIRMATO ABB

Il gruppo ABB si è aggiudicato un ordine da 35 milioni di dollari dalla *Baltic Shipyard Ltd* per la fornitura dei sistemi di propulsione e di impianti elettrici ad alta efficienza sulla nuova nave rompighiaccio in costruzione per la compagnia di navigazione russa *Rosmorport FSUE*.

La nave è un'unità rompighiaccio di nuova generazione con propulsione diesel-elettrica da 25 megawatt, in grado di procedere alla velocità di due nodi nel ghiaccio compatto con spessore fino a due metri e con temperature fino a -35° centigradi. Le aree di navigazione saranno la Northen Sea Route, il Mare Artico e gli estuari dei fiumi che confluiscono nel Mar Glaciale Artico. La nave sarà pronta nel 2015.

NUOVE RO-RO A LNG

La compagnia norvegese *Sea Cargo* ha preso in consegna il primo di due traghetti ro-ro costruiti in India, con propulsione a gas LNG. Le due unità hanno una capacità di 1.140 metri lineari (circa 60 trailer) e di circa 100 teu, a seconda della configurazione del carico. Le navi ad emissione zero di zolfo saranno impiegate nelle rotte fra Gran Bretagna, Olanda, Danimarca e Norvegia.

ENERGIA PULITA DAL MARE

Un recente studio condotto in Australia ha dimostrato che le onde del mare potrebbero fornire il 10% del fabbisogno elettrico del Continente Nuovo. Secondo la ricerca finanziata da *Commonwealth Scientific and Industrial Research Organization* (CSIRO) a partire dal 2050 sarebbe possibile alimentare una città delle dimensioni di Melbourne con l'energia del moto ondoso dell'Oceano.

Un potenziale di energia pulita che varrebbe la pena di considerare con maggiore interesse anche nel resto del mondo.

LA ROTTA DEI GHIACCI

L'apertura delle rotte nel Mare Artico trasformerà l'intera struttura dei traffici mondiali, con un forte impatto sui Canali di Panama e di Suez, in quanto si ridurranno del 40-60% i tempi di transito tra Asia ed Europa. Lo ha dichiarato Ernst Frankel, professore di ingegneria meccanica ed oceanica al *Massachusetts Institute of Technology*, uno dei tre economisti marittimi cui è stato assegnato il Premio *Onassis* per lo Shipping 2012. L'anno scorso si è registrato il passaggio di nove petroliere a Nord della Russia attraverso l'Artico e altre 12 sono transitate nel passaggio a Nord-Ovest in prossimità del Canada. In vista di questi cambiamenti, la Russia intende sviluppare i porti polari e potenziare la sua flotta di rompighiaccio nucleari. Nell'Artico potrebbero essere presenti riserve petrolifere pari a quelle mediorientali da poter sfruttare senza condizionamenti di politiche regionali.

COLLEGAMENTI VENEZIA-LIBIA

Sta per partire un nuovo servizio marittimo regolare tra Venezia e la Libia, voluto dalla società *Med Cross Lines Srl*. Scalerà i porti di Koper (per servire i mercati del centro-est Europa) e Venezia diretto su Bengasi (quattro giorni di resa), Misurata e Tripoli. Altri porti minori saranno raggiunti in base alle richieste del mercato. La nave impiegata (ro-ro/container) permetterà di caricare merce di ogni tipo. Inizialmente il servizio avrà cadenza ogni 14 giorni; è prevista l'immissione di una seconda nave a febbraio 2013.

GENTE DI MARE

Il 17 settembre, la Commissione Europea ha adottato la Decisione 2012/505/UE 2012 con la quale vengono riconosciuti i sistemi di formazione e abilitazione della gente di mare ed i relativi certificati rilasciati dall'Egitto a norma della direttiva 2008/106/CE del PE e del Consiglio.

NOTA TRISTE

E' mancato il 31 agosto 2012 il contrammiraglio Alfredo Civetta che, presso il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., era a capo dei probiviri.

Era nato nell'isola di Kos (Grecia) nell'ottobre del 1930.

Nella sua lunga carriera nella Marina Militare aveva ricoperto molti ruoli importanti quali comandante alla classe in Accademia Navale e comandante della Fregata *Canopo* e dell'incrociatore *Audace*. Quindi aveva svolto il compito di Addetto Navale in Inghilterra.

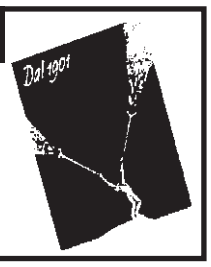
Nel periodo 1983-1987 aveva ricoperto l'incarico di direttore dell'Istituto Idrografico, compito che lo aveva reso noto e apprezzato a livello internazionale, tanto da essere eletto quale uno dei direttori dell'Organizzazione Idrografica Internazionale (IHO) con sede nel Principato di Monaco, per il periodo 1987-1992.

Successivamente ha offerto la propria esperienza nel comitato provinciale della protezione civile. La sua passione per il mare lo ha infine portato a ricoprire incarichi nella *Sail Training Association* – Italia.

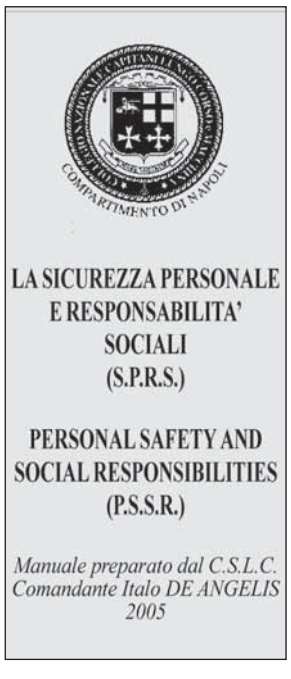
Professionalità, competenza, signorilità sono note che lo hanno sempre distinto, in ogni frangente.

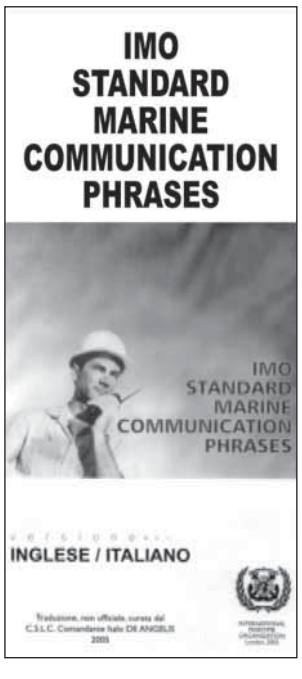
Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. porge sentite condoglianze alla moglie Lucia e ai figli Paola e Francesco.

L'ECO DELLA STAMPA®
AGENZIA DI RITAGLI E INFORMAZIONI
DA GIORNALI E RIVISTE Direttore I. Frugiuele
ECOSTAMPA®
MEDIA MONITOR S.P.A.
VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444
CAS. POST. 12094
L'ECO DELLA STAMPA REG. STAMPA TRIB. MILANO N. 6660 DEL 30.9.1964



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

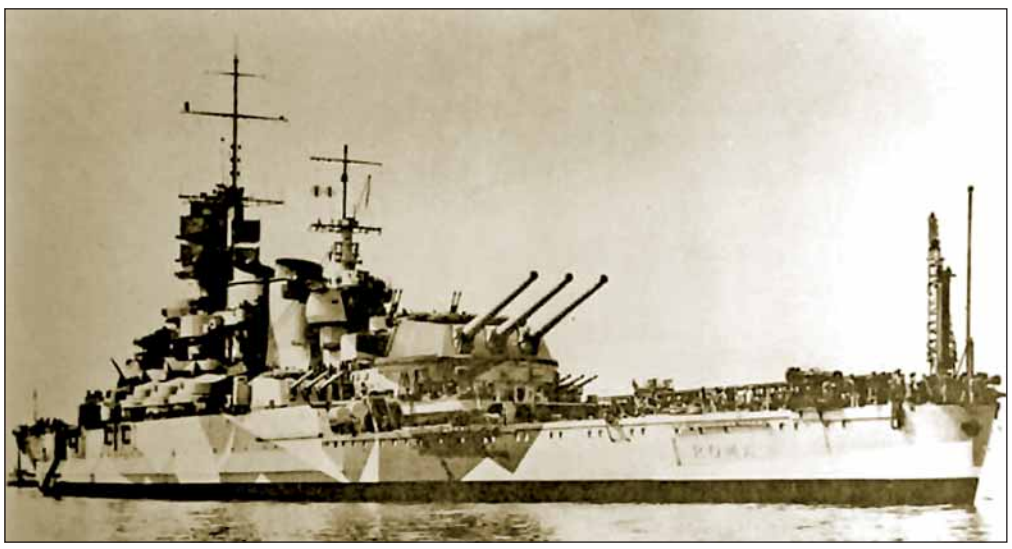




LA NAVE AMMIRAGLIA, SILURATA DAI TEDESCHI IL GIORNO DOPO L'8 SETTEMBRE 1943, SI INABISSÒ CON 1.352 UOMINI

Trovato in un abisso dell'Asinara il relitto della corazzata "Roma"

Dopo 69 anni di ricerche, il 17 giugno scorso, grazie all'utilizzo di strumenti sempre più sofisticati, è stato finalmente possibile individuare il relitto della Corazzata *Roma*, che giace a circa mille metri di profondità, nel Golfo dell'Asinara, nelle acque del compartimento marittimo di Porto Torres. La nave, affondata il giorno dopo l'armistizio (il 9 settembre del 1943) da due siluri partiti da un aereo tedesco, colò a picco spezzata in due tronconi. Morirono 1.352 marinai, assieme al comandante delle forze navali da battaglia della regia Marina, l'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini. Solo 622 furono i sopravvissuti.



La corazzata "Roma" e in alto a destra l'equipaggio schierato

Ora il relitto è stato individuato adagiato su un'area di 5 chilometri quadrati, delimitata da un quadrilatero indicato sulla Carta Nautica Internazionale n. 3302 con le coordinate WGS 84: a) 41°12.3'N - 008°39.5'E; b) 41°12.3'N - 008°41.0'E; c) 41°14.0'N - 008°39.5'E; d) 41°14.0'N - 008°40.2'E.

Era da molti anni che il team della società Gaymarine guidato dall'ing. Guido Gay conduceva in zona sperimentazioni di esplorazione subacquea con innovative apparecchiature da lui stesso ideate e costruite. Con l'ausilio del sofisticato robot subacqueo "Pluto Palla" imbarcato sul catamarano *Daedalus*, si è potuto identificare con certezza il relitto del gioiello della Regia Marina Italiana adagiato negli abissi del Canyon di Castelsardo. Esso si trova tra le batimetriche di 1.000/1.500 m ricadenti nella verticale del quadrilatero alla distanza di circa: 15 miglia a Nord Est del faro di Punta dello Scorno; 24 miglia a Nord Est dei fari di Stintino e di PortoTorres; 16 miglia a Nord/Nord Ovest del Promontorio di Castelsardo; 25 miglia a Sud Ovest di Capo Pertusato (Corsica) come meglio indicato nello stralcio della carta INT.3302.

A sua volta il personale della Marina Militare ha potuto verificare l'inequivocabile coerenza delle prime ed esclusive immagini dei pezzi di artiglieria contraerea imbarcata sulla corazzata *Roma*.

E' dunque possibile assegnare la corretta posizione idrografica di quello che la Marina Militare ritiene uno dei più importanti Sacrari del mare.

I dettagli della scoperta sono stati presentati nel corso di una conferenza stampa presso il Comando Militare Marittimo di La Maddalena. E' stato concordato che l'ing. Gay, in collaborazione con l'Istituto Idrografico della Marina, potesse completare l'identificazione e la catalogazione dei resti e della mappatura del sito di ritrovamento. I necessari rilievi sono stati effettuati con l'utilizzo di strumentazione immersa R.O.V. filoguidata.

Alla conclusione delle operazioni, previste il 30 settembre 2012, l'Istituto Idrografico M.M. di Genova ha potuto indicare sulla predetta Carta INT.3302 e sul Portolano: a) il punto di affondamento della bandiera di combattimento e dell'insegna dell'ammiraglio Carlo Bergamini; b) il limite delle acque territoriali (12 miglia dalla linea di costa) sul quale lo Stato esercita il diritto esclusivo di pesca, controlla il traffico marittimo e lo difende militarmente; c) il limite della zona contigua (24 miglia dalla linea di costa) entro il quale ricade il punto di affondamento della nave ammiraglia che può essere tutelato dallo Stato secondo le norme di diritto internazionale marittimo; d) il limite di confine tra la zona contigua italiana e quella francese (in prosecuzione del confine tra le acque territoriali dei due stati comprese nelle Bocche di Bonifacio) onde poter concordare con lo Stato Francese le opportune misure di tutela internazionale del Sacrario dei Marinai d'Italia. Questo ricade nella zona economica esclusiva dei due Stati, zona che è compresa (secondo il Protocollo Italo-Franco-Monegasco) nel Santuario dei Cetacei, fino a 200 miglia dalla linea costiera. Le navi in transito (dirette o provenienti dalle Bocche di Bonifacio o dall'alto mare del Santuario dei Cetacei) potranno rendere gli onori al Sacrario dei Marinai d'Italia, attenendosi alle norme internazionali della navigazione marittima e alla secolare tradizione deontologica del mare.

Bordo Fregata Bergamini, 10 settembre 2012: a sinistra il com.te Pier Paolo Bergamini, al centro l'amm. Pietro Gadeddu, probiviro del Collegio Capitani

Per questo la Marina Italiana il 10 settembre 2012 ha già provveduto a commemorare gli eroi della Corazzata *Roma* con una solenne cerimonia a bordo della Fregata Multiruolo che porta il nome dell'ammiraglio Carlo Bergamini, alla presenza del ministro della Difesa ammiraglio di squadra Giampaolo Di Paola. La fregata è partita da Porto Torres con a bordo numerosi parenti delle vittime, rappresentanti delle istituzioni militari e civili, Marinai d'Italia del Golfo dell'Asinara. Ha raggiunto la zona di mare dove sono in corso le operazioni dell'Ing. Gay al quale è stata conferita la Medaglia d'Argento al Valore della Marina. Durante la cerimonia è stato letto un messaggio del presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, ove si ricorda che *"In quel tragico 9 settembre di 69 anni fa, l'ammiraglio Carlo Bergamini, imbarcato sul "Roma" quale comandante in capo delle forze navali da battaglia, eseguì, con onore e abnegazione, le superiori direttive ricevute a seguito dell'armistizio. Con il suo comportamento, fermo e deciso, e con l'ammirevole condotta dei suoi uomini, l'intera Marina diede fulgido e imperituro esempio di coraggio, senso del dovere e fedeltà alla Patria in uno dei momenti più difficili della storia nazionale. I caduti del "Roma" e delle altre navi colpite nelle acque della Sardegna durante gli scontri di quel giorno contribuirono così, unitamente ai numerosi connazionali, militari e civili, periti nei mesi di guerra che seguirono l'8 settembre 1943, a porre le basi per la rinascita democratica del Paese".*

Alla cerimonia era presente il comandante Pier Paolo Bergamini, figlio dell'Ammiraglio Comandante in Capo delle Forze Navali da Battaglia perito con la corazzata. Sono intervenute le rappresentanze combattentistiche in divisa da Marinaio d'Italia in aderenza al motto *"una volta marinaio ... marinaio per sempre".*

Largamente condivisa da tutti i presenti l'opinione del comandante Bergamini: *"... nella certezza che, nell'abisso di questo tratto di mare, le 1.352 vittime possono finalmente riposare in pace, custoditi per sempre nel Glorioso Sacrario di ferro della propria nave, reso inviolabile dalla profondità del canyon sottomarino di fronte al Faro di Punta Scorno, ultimo lembo di Sardegna a Nord dell'Asinara lasciato dalla corazzata "Roma" prima di inabissarsi. Per questo si auspica che il Comune di Porto Torres possa al più presto modificare la toponomastica di punta dello Scorno in Punta Marinai d'Italia – Faro Marinai d'Italia".*

Sarà possibile commemorare il sacrificio dei marinai caduti nell'adempimento del dovere nel punto esatto del loro glorioso ed inviolabile sacrario in fondo al mare, che il destino ha voluto assegnare all'interno *"...del ferro che per sempre cinge la nostra nave"*, proprio come da loro stessi ritualmente invocato nell'ultima preghiera del marinaio, all'ora del tramonto dell'8 settembre 1943, prima di mollare gli ormeggi dal porto di La Spezia per dirigersi verso l'ignoto che li attendeva nell'alto mare.

PIETRO GAGEDDU
contrammiraglio (CP-GC) r.
Probiviro Collegio nazionale Capitani L.C. e M.

L'EQUIPAGGIO DELLA CORAZZATA "ROMA"

Equipaggio	Forza presente a bordo	Deceduti o dispersi	Superstiti
Ufficiali	115	85	30
Sottufficiali	279	231	48
Sottocapi e comuni	1.627	1.077	550
Totale	2.021	1.393	628

VITA E MARE
PERIODICO DI CULTURA E INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ MARITTIME
ORGANO UFFICIALE DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M.
ENTE RICONOSCIUTO CON D.M. 14-1-93
Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 GENOVA
Telefono: 010.247.27.46 - Cell. 333.819.11.41 - Fax 010.247.26.30
C.C. postale N. 391169
E-mail: ***info@collegionazionalecapitani.it***
Autorizzazione Tribunale di Genova del 17-12-1964 - N. 6/64 di Registro
CENTRO STAMPA: NUOVA GRAFICA L.P. - Via Pastorino, 200 r. - 16162 Genova
E-mail: graficalp@graficalp.191.it
Direttore responsabile: **BETTINA ARCURI**
La collaborazione è volontaria e gratuita.
Le opinioni espresse negli articoli riflettono idee personali degli autori.
Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1. DCB Genova"
Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana
"Vita e Mare" viene inviato oltre ai Soci a Parlamentari, Segreterie dei Partiti politici, Autorità, Uffici stampa, Ministeri, Enti, Associazioni, Stampa ordinaria e specializzata, Organizzazioni sindacali dei lavoratori e degli imprenditori, Capitanerie di Porto, Enti portuali, Registri navali, Cantieristica, Marina Militare, Scuole Nautiche.

LETTERE E VOCI DAL MARE

Senza meritocrazia carriere appiattite

Trasmetto lettera ricevuta da Miami (a mezzo Facebook) da Diego Gariboldi, ex studente dell'ITN Pancaldo di Savona, classe 1977, II di macchina della "Carnival", in cui si lamentano varie cose, anche che gli Italiani sembrerebbero meno graditi rispetto al passato.

ING. GIORGIO PREFUMO

La vita a bordo è dura; sulle crociere forse è un po' meno disagiata, comunque gli armatori ormai ci trattano al pari di pezze da piedi. Ho anni di esperienza con Costa e Carnival: a bordo se uno vuole lavorare deve stare zitto, non lamentarsi, sperare che non si commettano errori e tirare avanti. Il mio lavoro mi è sempre piaciuto, ma indubbiamente gli incentivi sono pochi, sia dal punto di vista economico, sia burocratico da parte delle compagnie armatoriali. Con le responsabilità che ci vengono assegnate uno potrebbe pensare di avere almeno diritto a un trattamento economico migliore, invece a conti fatti la differenza di guadagno da bordo a terra è minima. Tante volte uno vorrebbe poter passare un po' più tempo a casa con la famiglia ma economicamente non ce la fa, e in merito al bordo, noi si viene ogni giorno surclassati nei diritti da altri meno preparati e con meno responsabilità. Sulle navi da crociera (ad esempio "Carnival") la saletta ufficiali è stata eliminata... piccole cose, che piano piano ci fanno capire che le nostre figure stanno diventando al pari di un autista di autobus (con tutto rispetto per questi ultimi). Ma i regolamenti e le nostre responsabilità sociali e penali non diminuiscono anzi, seguono la strada opposta.

Penso (e non sono solo io) che sia un piano ben architettato per eliminare definitivamente i marittimi italiani dalla flotta internazionale; dopotutto, mi spiace dirlo, la nostra qualità e preparazione professionale, negli anni, è andata via via calando, non certo per colpa delle scuole, ma per colpa nostra, per la voglia sempre minore di imparare. Molti navigano per necessità, tanti per divertirsi (vedi crociere), pochi per passione. Di tutti i giovani che oggi si avvicinano al mare, la maggioranza nel giro di pochi contratti se ne va o si aggrega a quella moltitudine di mediocri che si trascina nel lavoro e che va a pesare su quella minoranza più entusiasta e preparata. Da quello che vedo, non c'è più interesse a fare il proprio lavoro bene, per il semplice gusto della sfida e per quella sensazione di soddisfazione che uno sente a fine giornata (o fine guardia). Finché le compagnie di navigazione non faranno nulla per incentivare i loro ufficiali a restare con loro, il marittimo italiano si allontanerà sempre più da questo ambiente a vantaggio dei paesi emergenti e dei pochi non professionalmente preparati, disinteressati alla qualità del lavoro svolto.

DIEGO GARIBOLDI
Ex allievo Nautico Pancaldo SV

Perché molti Allievi fuggono dalle navi

In passato l'Allievo Ufficiale di Coperta o di Macchina a bordo era considerato una risorsa. I tempi cambiano in peggio: su molte navi dove gli Ufficiali dovrebbero rappresentare la Nazione cui appartengono, linguaggio e comportamento sono diventati sempre più scurrili e aggressivi. Spesso vittime di questi cambiamenti sono gli Allievi Ufficiali, ragazzi di una nuova generazione sui quali sembra diventato legittimo scaricare le frustrazioni degli Ufficiali più anziani. Sono giovani più fragili di quelli di anni addietro, ma non per questo meno intelligenti e preparati; andrebbero solo incoraggiati, sotto la guida di buoni maestri. Quando arrivano la prima volta a bordo, la loro preparazione è solo teorica, ma spesso si pretende che siano già professionisti completi. Gli Allievi dovrebbero essere rivalutati nella loro vecchia veste di "jolly di bordo", invece aspettative esagerate alcune volte danno luogo ad antipatiche "spigolature", mettendoli duramente e inutilmente alla prova.

Purtroppo nella mia veste di segretario della delegazione del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. di Giulianova ho avuto a che fare con queste situazioni che fanno apparire ai giovani Allievi la vita di mare non una scelta di professionalità ma solo di frustrazioni che spesso non dipendono nemmeno da loro. Non ci sono scuse, se la Marina Mercantile Italiana vorrà sulle proprie navi ancora Ufficiali Italiani dovrà rivedere attraverso gli uffici del personale imbarcato delle proprie Società di Navigazione la validità dei propri Ufficiali più adatti a passare le redini ai più giovani. Non si tratta del vecchio servizio militare di leva dove "gli anziani" abusivamente si divertivano ad umiliare le reclute. La vita del navigante si può affrontare serenamente solo se è maturata dalla passione per il mare. I giovani d'oggi sulle navi meriterebbero di essere seguiti in maniera più seria.

Cap. ALFREDO DE CRISTOFARO

alta Broker - LA TUA SICUREZZA

CONVENZIONI E SCONTI
Assicurazioni personali degli associati al Collegio

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

Contattateci ai seguenti indirizzi:

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

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

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

2012-2013 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE

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

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 immatricolati in Italia o all'Estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza e munite di ruolo equipaggio, inclusi gli associati imbarcati su imbarcazioni adibite alla navigazione su acque interne italiane e svizzere".

❶ **L'indennizzo per la sospensione della patente è di € 4.500,00 per un mese di sospensione per un massimo di dodici mesi.**
❷ **L'indennizzo per il ritiro della patente è di € 54.000,00.**
❸ **Se sostenute sono rimborsabili le spese per la difesa sino a € 75.000.** Tutte le condizioni di polizza (inclusa l'assistenza legale, etc.) sono visibili presso le sedi di Genova e Napoli ed in tutte le 50 Delegazioni sparse su tutto il territorio nazionale. Vengono spedite a domicilio a semplice richiesta.

PERIODO
Il periodo assicurativo è inteso a partire dal 19 Luglio 2012 al 18 Luglio 2013.
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.

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

PRO FORMA DI "ATTIVAZIONE DI DENUNCIA DI SINISTRO MARITTIMO"

Denuncia cautelativa, denuncia di sinistro marittimo; assicurato: cognome, nome, nato a, il, compartimento marittimo, matricola, titolo professionale, certificato IMO, funzioni a bordo, nome della nave, bandiera, nome dell'armatore, nome e dati P&I (Protecting and Imdemnity Club) della nave; nome e tutti i dati dell'avvocato che difende i comandanti per conto dell'armatore; dichiarazioni dell'assicurato. Allegati: estratto giornale nautico parte II, documenti inchiesta preliminare, citazioni, altre notizie o dichiarazioni dell'assicurato, fotocopia primo interrogatorio, eventuali altri documenti autorità, verbali dei giudici, foto, filmati; data e firma.

ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati e a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 luglio 2013.
Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.
Per Napoli e Delegazioni contattando i rispettivi numeri telefonici (vedi pagina 7 di Vita e Mare).
Gli interessati possono ottenere copia della polizza presso i suddetti indirizzi/numeri telefonici.

INIZIATIVA DEL COLLEGIO CAPITANI PER LA REGATA STORICA DEI QUARTIERI

La festa del mare a Siracusa in un porto privo di traffico

Anche quest'anno a Siracusa si è svolta la tradizionale cerimonia di consegna dei riconoscimenti alle personalità cittadine che si sono distinte in ambito marittimo, sia professionale che diportistico. L'iniziativa, promossa dalla locale delegazione del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., si è svolta nell'ambito del programma della *Regata dei Quartieri Storici di Siracusa* il 23 agosto scorso, nel piazzale IV Novembre antistante la Capitaneria di Porto di Siracusa. Il Collegio ha voluto così rendere il giusto riconoscimento a chi ogni giorno nelle proprie attività, per lavoro o per pura passione, vive il mare facendone formidabile elemento di sviluppo per la città.

Nel corso di una serata stupenda, nello scenario suggestivo del porto Grande di Siracusa, tante persone interessate alle tematiche della portualità e marineria si sono strette intorno al palco. Le gravi condizioni in cui versa la nostra portualità e la nostra marineria preoccupano i rappresentanti del Collegio e non solo: il porto Grande di Siracusa assolutamente privo di traffico marittimo, che potrebbe essere un polo di attrazione per le navi da crociera; il porto Piccolo sempre più insicuro per gli scarsi fondali.

Sul palco si sono avvicendati il comandante della capitaneria di porto di Siracusa c.v. Luca Sancilio, il comandante in II c.f. (CP) Ernesto Cataldi, il delegato del Collegio di Augusta cap. Bartolo Trovato, il presidente del consiglio comunale di Siracusa Eddy Bandiera.

Nel corso della serata è stato lanciato un accorato appello da parte dei famigliari di Gianluca Bianca, il giovane comandante del peschereccio Fatima II, scomparso dal 13 Luglio 2012, quando si trovava nel corso di una battuta di pesca nel tratto di mare tra l'Egitto e l'isola di Creta. Si auspica venga fatta presto luce e giustizia su un episodio ancora avvolto dal mistero: di Gianluca Bianca non si hanno più notizie. Purtroppo si sospetta un omicidio a bordo, a seguito dell'ammutinamento di parte dell'equipaggio nordafricano.

Di seguito i nomi di coloro che sono stati premiati dal Collegio nella serata: – migliori studenti diplomati dell'ITN di Siracusa: Kozior Pawel (sezione coperta) e Luigi Puglisi (sezione macchina); – pescatori professionisti: Sebastiano Fontana e Corrado Salerno; – capitani di L.C. e direttori di macchina: Rosario Litrico e Sebastiano Sicuso; – Sicurezza e cultura del mare: Daniele Formisano e Salvatore Varano (Associazione per lo sviluppo del porto di Siracusa); – Diportisti nautici: Angelica Gimondo, Francesca Moscuzza, Luca Lantieri, Nicola Paguni; – Operatori del complesso portuale di Siracusa: Giuseppe Moscuzza, Angelo Bottaro, Luciano Garofalo.

ROSARIO REALE
(delegato di Siracusa, Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.)

FESTEGGIAMENTI POPOLARI PER S. FRANCESCO DA PAOLA

Il Patrono di Calabria e della gente di mare

Sabato 11 agosto 2012 sul lungomare di Catona (frazione di Reggio Calabria) si è concluso, con successo di partecipanti, il programma per i festeggiamenti del 2° Meeting religioso estivo, in onore di San Francesco da Paola. L'iniziativa, ideata e voluta da padre Casimiro Maio – Rettore del Santuario di Catona – è nata per celebrare il Santo Patrono della Calabria e della Gente di Mare, che nel 1464 salpò proprio dalla spiaggia di Catona per compiere il miracolo della traversata dello Stretto sul mantello.

La cerimonia ha avuto inizio con il trasferimento della statua di San Francesco dal Santuario al lungomare di Catona, nell'arenile ove è stato costruito nell'aprile del 1984 un altro monumento in onore del Santo, alto 15 metri, oggi bisognevole di lavori di manutenzione per ritornare agli antichi splendori.

La santa messa, officiata da padre Giovanni Cozzolino dell'Ordine dei Minimi proveniente da Corigliano Calabro, ha visto la presenza di numerosi fedeli, nonché la partecipazione dell'assessore comunale di Reggio Calabria Tilde Minasi e dei presidenti delle seguenti associazioni: Unione Nazionale Ufficiali in congedo –Associazione Nazionale Marinai d'Italia di Reggio – Associazione Nastro Verde –Associazione Velica P. Chilà – delegato regionale ANMI – Confraternita San Francesco da Paola Messina – Stella Maris Milazzo – comitato S. Francesco da Paola di Milazzo – comitato Festa Gente di Mare Francavilla Angitola che con la cooperativa "La voce del silenzio" di Pizzo hanno offerto una corona di alloro.

Nel corso della cerimonia è stata letta la "preghiera dei marittimi al Santo Patrono".

Al termine della messa padre Cozzolino ha consegnato due targhe realizzate dall'artista Carmine Cianci di Corigliano Calabro, consistenti in un bassorilievo bronzeo rappresentante da una parte il Santuario di Catona e dall'altra la traversata miracolosa che il Santo compì con il suo mantello. Una targa è stata destinata alla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera – di Reggio Calabria, ritirata dal direttore marittimo della Calabria (CV) Gaetano Martinez. Sarà collocata a bordo della Motovedetta di Altura CP 289 "per l'impegno nel soccorso delle vite umane in mare, evidenziando professionalità, senso del dovere e generoso spirito di umana solidarietà."

Un'altra targa è andata agli "Amici dell'A'bbubbazza" di Paola, associazione che opera con il comune obbiettivo di coltivare e sviluppare la cultura del mare e ripercorrere e trasmettere alle nuove generazioni il patrimonio di riti, tradizioni e passioni nel nome e nel culto di San Francesco di Paola .

Quindi tutti i partecipanti alla cerimonia, statua del Santo compresa , si sono portati sulla vicina spiaggia ove i ragazzi dell'associazione velica P.Chilà hanno consegnato la corona di alloro alla motovedetta CP 289. Il Comandante nel rendere gli onori militari con fischi e squilli di sirena ha disposto il lancio in acqua, in ricordo di tutti coloro che hanno perso la vita in mare.

La cerimonia si è conclusa con il "Silenzio fuori ordinanza" e con il grido dei fedeli: "Oggi e sempre evviva San Francesco!"

FRANCESCO CIPRIOTI
ammiraglio

NOTE TECNICHE - NOTE TECNICHE - NOTE TECNICHE - NOTE TECNICHE - NOTE TECNICHE

Combustibili a basso contenuto di zolfo e impianti di lavaggio dei gas di scarico

In seguito all'entrata in vigore degli emendamenti della normativa Marpol annesso VI e della normativa Europea, in questi ultimi anni abbiamo assistito ad una riduzione notevole del contenuto di zolfo nei combustibili marini. Questo, oltre all'impatto economico sul costo del bunker, ha comportato dal punto di vista prettamente tecnico, un'analisi del rischio sull'uso di combustibili a basso zolfo in macchinari progettati per bruciare combustibili con tenore di zolfo e viscosità più elevati.

Per normativa EU le navi in sosta nei porti Europei devono fermare le macchine di propulsione alimentate con fuel aventi tenore di zolfo maggiore di 0,1 appena possibile una volta ormeggiate o ancorate, mentre gli ausiliari, quali caldaie e generatori, devono bruciare combustibili con zolfo sotto lo 0,1%. La soluzione più rapida ed economica, considerando eventuali modifiche, è stata quella di convertire gli ausiliari a MGO anche se più costoso del HFO.

Detto questo, gli ostacoli principali riscontrati per essere in regola con le normative vigenti sono tre:

1 - La compatibilità delle macchine con i combustibili a basso tenore di zolfo, cosa che ha comportato valutazioni da parte dei costruttori, eventuali modifiche da parte degli armatori e, alla fine, una certificazione da parte dei Registri.

Senza entrare profondamente nel merito, il principale ostacolo nel bruciare combustibili a basso tenore di zolfo, si è riscontrato in una ridotta viscosità e lubricità del fuel che, in alcuni casi, ha richiesto impianti di refrigerazione o additivi per mantenere la viscosità ed il potere lubrificante nei limiti prescritti dal costruttore onde non incorrere in avarie alle pompe combustibili e ai polverizzatori.

2 - Lo stoccaggio a bordo di diversi gradi di fuel non sempre è possibile; in alcuni casi ha richiesto di dividere ulteriormente le casse del bunker onde consentire il changeover da alto a basso zolfo e viceversa.

3 - L'uso di olii differenti a seconda del contenuto di zolfo dei combustibili, ultimo problema ma non di minore impatto. La variazione del tenore di zolfo richiede un adattamento del TBN (total base number) dell'olio lubrificante onde mantenersi a livelli ottimali in maniera di evitare corrosione da acido solforico se troppo basso, ma anche lucidatura delle camicie se troppo alto. Non tutte le unità sono equipaggiate con casse di stoccaggio sufficienti per garantire la possibilità di cambiare la qualità dell'olio in funzione del tenore di zolfo del combustibile.

Quanto sopra riguarda attualmente la normativa della Comunità Europea, ma anche l'IMO ha promulgato un emendamento alla MARPOL annesso VI relativo alle emissioni di Sox nell'atmosfera relative alle aree ECA.

Dal 2015 il limite del contenuto di zolfo scenderà nelle aree ECA allo 0,1% quindi le azioni che dovranno essere intraprese avranno sicuramente un altro peso rispetto ad additivi, piccole modifiche e qualche documento rilasciato dalla Classe.

Una delle soluzioni proposte dal mercato è l'installazione di un impianto di depurazione dei fumi molto simile ad un impianto di gas inerte: uno scrubber che lavi i gas di scarico e riduca drasticamente l'emissione di Sox e particelle solide nell'atmosfera. Questi impianti, già peraltro installati su varie unità in servizio, si dividono in aperti, chiusi ed ibridi.

Negli impianti a ciclo aperto l'acqua mare viene inviata allo scrubber ove avviene il lavaggio dei gas di scarico e la reazione di trasformazione degli Sox in acido solforoso e solforico. In uscita dallo scrubber, prima di essere scaricata fuoribordo, l'acqua viene trattata da un depuratore che separa le particelle solide sottoforma di fanghi che verranno smaltiti a terra. La produzione di fanghi è di circa 0,05 gr/kWhr ed i fanghi sono considerati come "non-hazardous".

Ovviamente l'acqua in uscita dal fuoribordo avrà un Ph ridotto rispetto a quella del mare circostante con un valore di circa 6,5.

Al momento non esiste una limitazione per quanto riguarda la discarica delle acque provenienti dagli scrubber se non particolari divieti locali.

ALESSANDRO MENGHI

Nuova regolamentazione per l'Oil Record Book

A seguito dell'entrata in vigore della circolare IMO MEPC 1/736/Rev2 del 6 Ottobre 2011, gli ispettori di terze parti (vetting inspection) hanno ridotto la tolleranza riguardo agli errori nella compilazione dell' Oil Record Book. La circolare rivede alcuni dettagli, principalmente di forma, relativi alla registrazione delle varie operazioni.

Qui di seguito un estratto dalla circolare stessa con i punti salienti:

- This guidance only includes sections C to I.

- Operations should be recorded in chronological order as they have been executed on board.

- Dates should be entered in dd-MONTH-yyyy format, e.g. 16-MAR-2009.

- Incineration or landing ashore of oily garbage and used filters should be recorded in the Garbage Record Book only.

- All Entries are to be made and signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship.

- Do not leave any full lines empty between successive entries.

- If a wrong entry has been recorded in the Oil Record Book (Orb), it should immediately be struck with a single line in such a way that the wrong entry is still legible. The wrong entry should be signed and dated, with the new corrected entry following.

- Tank nomenclature should be recorded as per the format noted within the International Oil Pollution Prevention Certificate (loppc).

- Recording of quantities retained in bilge water holding tanks listed under section 3.3 of the loppc is voluntary and not required by the Convention.

- The recording of general maintenance of items pertaining to the Ows remains voluntary and is not required to be recorded in the Orb.

In particolare la non conformita'riscontrata più frequentemente è l'inserimento della data in modo difforme da quello oggi richiesto dalla MEPC; la forma corretta è gg/MESE in lettere/aaaa. Formati quali gg/mm/aaaa o mm/gg/aaaa non sono più ammessi.

Per quanto si tratti di una questione formale, detta non conformità può portare a sanzioni da parte del Port State Control, in particolare in porti non comunitari e negli Stati Uniti dove la US Coast Guard e' particolarmente sensibile alle questioni ambientali.

La seconda non conformità, in ordine di frequenza, è riscontrata nella firma dell'ufficiale responsabile la quale è sempre del Direttore di Macchina e non di chi materialmente effettua l'operazione. Da notare che molte volte, le entrate nell'Oil Record Book, vengono confrontate con il registro delle ore di riposo facendo scaturire ulteriori non conformità con la normativa STCW.

L'ultimo errore da evitare riguarda la correzione dell'ORB con il bianchetto o simili!

Purtroppo, sebbene quasi estirpata, questa abitudine esiste ancora, e, nel peggiore dei casi, essa può portare all'arresto della nave, del Comandante e del Direttore di Macchina.

La circolare in questione può essere gratuitamente scaricata dal sito: http://www.imo.org/blast/blastData Helper.asp?data_id=30856&filename=736-Rev-2.pdf

Siccome fornita di esempi utilissimi, consiglio ai colleghi Direttori di Macchina di allegarne una copia all'ORB per pronta consultazione da parte degli Ufficiali.

A.M.
alessandro.menghi@alice.it

MARCONI COMMEMORATO AL CENTRO RADIOELETTRICO SPERIMENTALE DEL CNR

Fu la radio appena inventata a salvare tante vite sul "Titanic"

Il 4 Settembre 2012 nell'anno in cui ricorre il centenario del naufragio del *Titanic*, il Centro Radioelettrico Sperimentale *Guglielmo Marconi* (CReSM) di Torre Chiaruccia ha organizzato a Roma un convegno commemorativo sulla storia del salvataggio dei superstiti del Titanic, con l'obiettivo di mettere in rilievo il ruolo svolto nell'operazione dalla radio di Marconi. Ricordiamo infatti che il salvataggio di un terzo dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio avvenne proprio per merito di questa invenzione. La figura di Guglielmo Marconi ha contribuito alla modernità del mondo attuale: giovane scienziato a 27 anni già famosissimo, avendo realizzato nel 1901 il primo collegamento radio attraverso l'Oceano Atlantico, fu anche imprenditore e uomo di grande umanità, sostenitore di un progresso pacifico, senza guerre.

La conferenza si è svolta presso il CNR, nella prestigiosa aula convegni intitolata allo stesso Marconi, peraltro primo presidente del CNR, nonché fondatore nel 1933 del Centro Radioelettrico. Ha aperto i lavori il prof. Giovanni Cancellieri, presidente del Centro, esaltando la figura del grande scienziato, primo globalizzatore, sperimentatore e imprenditore di alto livello. Le sue scoperte ci hanno portato in tutti gli angoli del globo. Detestò la guerra e ribadì in più occasioni che le sue invenzioni erano per il bene dell'umanità e non per la sua distruzione.

Ha proseguito l'ammiraglio Lucio Accardo, con un intervento denso di dati sul salvataggio dei superstiti del *Titanic*.

Grande attenzione ha suscitato il prof. Michele Luglio (Università di Roma-Tor Vergata) quando nel corso della sua relazione ha riferito alcune curiosità: la voce che lo scienziato, in occasione della sperimentazione delle onde corte, utilizzò un cervo volante per sospendere il filo d'antenna alto 120 metri (1901) e la gelosia di Benito Mussolini nei confronti di Guglielmo Marconi come di Italo Balbo.

L'ammiraglio Pierluigi Cacioppo, Comandante Generale del Corpo CP/Guardia Costiera ha illustrato con filmati e proiezioni i compiti delle CP, sottolineando che le radiocomunicazioni derivanti dalle scoperte di Marconi, hanno avuto un ruolo essenziale nello svolgimento di questi servizi istituzionali. L'ammiraglio ha ricordato, a conferma della popolarità dello scienziato, come nella toponomastica italiana il nome dell'inventore sia fra i più diffusi: dopo via Roma e via Garibaldi, c'è via Guglielmo Marconi.

Ultimo relatore il prof. Franco Amenta, presidente del *CIRM* (Centro Internazionale Radio Medico) che ha ricordato la fondazione del Centro avvenuta nel 1934, con la nomina di Marconi quale primo presidente, fino alla sua morte nel 1936. Il Centro è nato con lo scopo di fornire consigli sanitari via radio alla gente di mare in navigazione su tutti i mari del mondo e tuttora fornisce un servizio gratuito importantissimo per i marittimi.

A seguire si è svolta la tavola rotonda con i rappresentanti delle aziende sostenitrici del CREeSM. E' stata sottolineata la priorità di attrarre i giovani con borse di studio, bandi e concorsi, nella sfera dei temi di ricerca scientifica. È emersa la necessità, da parte delle imprese, di instaurare relazioni più facili con gli Enti di ricerca, promuovendo maggior collaborazione tra questi e le aziende e cercando di evitare sovrapposizioni di competenze. Tutti hanno auspicato uno sforzo collettivo per la ripresa dalla crisi e una maggiore attenzione per i giovani.

SALVATORE SCOTTO DI SANTILLO

RICERCA SU UN QUARTO DI SECOLO DEL CIRM

Trentamila assistiti in navigazione dal medico via etere

Le navi mercantili in genere non hanno medici a bordo o personale paramedico esperto e possono restare per lunghi periodi senza raggiungere un porto. Questa situazione può aggravare i rischi per la salute dei naviganti.

Il CIRM ha condotto un'indagine importante, la prima di questo genere condotta da un centro di telemedicina marittima, sulle cartelle cliniche dei pazienti assistiti dal Centro negli ultimi 25 anni.

Lo studio, realizzato in collaborazione con il Centro di Telemedicina e Telefarmacia dell'Università di Camerino, ha preso in esame le cartelle cliniche di 29.146 marittimi assistiti dal 1985 al 2010, risultati pubblicati dalla rivista Travel Medicine and Infectious Disease. Negli anni considerati i casi di decesso sono stati 383, pari all'1,31% del totale dei pazienti assistiti. Le principali cause di morte sono state le malattie dell'apparato cardiocircolatorio, seguite da cause esterne come incidenti, violenze, malattie infettive e parassitarie, alcool, tossicodipendenza, malattie del sistema respiratorio. Lo studio, oltre all'analisi delle cause dei decessi considerate anche in rapporto ad età e qualifica degli equipaggi, si conclude con suggerimenti su campagne da realizzare e attrezzature da rendere disponibili a bordo per ridurre le fatalità che possono verificarsi in navigazione. Suggerita ad esempio la disponibilità di elettrocardiografi digitali e defibrillatori automatici esterni.

La ricerca vuole rappresentare il sempre crescente impegno del CIRM a non essere soltanto un Centro che fornisce assistenza e consigli medici, quando richiesto, in caso di infortuni o patologie di bordo, ma un punto di riferimento per la tutela della salute, della vita e del benessere di chi va per mare.

Il dott. Guido Guida, fondatore del CIRM

CESMA

Coca nascosta nel carico comandante imprigionato

CESMA *Confederation of European Shipmasters' Associations* cui aderisce anche il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. segnala nell'ultima news-letter risalente a settembre 2012 un caso allarmante di sospetta criminalizzazione, a danno di un comandante. Il caso è stato sollevato sul sito specializzato *GCaptain*.

La disavventura del capitano Lyubomirov Sobadzhiev risale al 29 marzo 2011, quando al comando della nave mercantile *Maas Trader*, dopo essere giunto al porto di Cristobal (Panama), è stato arrestato e da allora non ancora rilasciato. A seguito di una telefonata anonima è stato emesso un mandato di perquisizione: a bordo sono stati trovati 168 pacchetti di cocaina. La nave è stata fermata, gli ufficiali e l'equipaggio interrogati e rilasciati dopo pochi giorni, ma il capitano è in carcere da 17 mesi, senza un vero capo d'accusa, se non la presunzione di colpevolezza.

Lyubomirov Sobadzhiev ha avuto l'appoggio fino ad oggi del *Council of American Master Mariners*, un'associazione che ha una lunga storia al fianco dei comandanti in difficoltà. Nonostante l'aiuto di due avvocati americani il caso rimane molto difficile: il sistema legale panamense prevede una sorta di responsabilità oggettiva per droga del comandante, che rimane un presunto colpevole anche se è mterialmente impossibile per lui controllare l'intero carico imbarcato...

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.

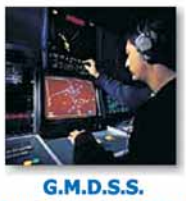
Bridge Team
Management

Condizionamento
e Frigo
AIR CONDITIONATING
AND REFRIGERATOR

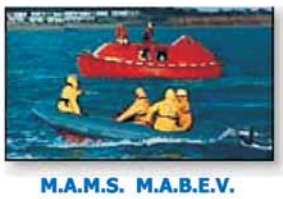
Primo Soccorso
FIRST AID

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.