

Nubifragi in Germania e paesi del nord

SEMPRE E SOLO EFFETTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI ?

Analisi di Silvestro Sannino

I recenti nubifragi in Germania, nelle regioni della Renania-Vestfalia, note anche come zona industriale della Ruhr, con ingenti danni a persone e cose, hanno subito sollevato la questione delle cause di certi eventi meteo eccezionali, estremi. Su questo punto nodale pare che non vi siano dubbi. L'opinione comune, i mezzi di divulgazione ed il solito "scienziato", in cerca di ribalta, sono concordi nel ritenere che tali fenomeni virulenti siano dovuti ai "cambiamenti climatici".

Ho cercato in giro qualche indicazione, qualche riferimento per capire quali essi siano e come incidano tali cambiamenti. Non sono stato fortunato. Se qualcuno mi può “aiutare” ha la mia massima riconoscenza. Voglio dire che non ho trovato alcun elemento in grado di stabilire un legame, una relazione tra causa ed effetti. Questo non significa che non vi siano in atto dei cambiamenti nel patrimonio dei parametri fisici dell’atmosfera, ma per capire come essi agiscono è necessario stabilire i legami tra la causa e gli effetti che ne derivano, almeno nel senso della scienza tradizionale.

Le organizzazioni più autorevoli a livello mondiale sono caute in merito al tema. Il WMO (World Meteorological Organization), l’Ufficio Meteorologico degli USA etc. non forniscono indicazioni esplicite in merito.

Intanto vorrei osservare che fenomeni di estrema virulenza non sono nuovi. Nel mese di novembre del 1951, si ebbe l’inondazione della regione del basso Po con ingenti danni; nel 1953 vi fu una sommersione delle province dell’Olanda e zone vicine con il livello medio del mare che salì di oltre sei-sette metri e superò le dighe. Nel novembre del 1966 si ebbe la grande alluvione di Firenze di cui restano ancora evidenti segni; per non parlare di altri fenomeni analoghi, passati e recenti.

Fenomeni di estrema virulenza o comunque non ordinari, inusuali si sono registrati anche in altre zone del pianeta Terra, dal Canada agli USA, all’Asia. Ma per tutti manca una spiegazione complessiva delle cause della fenomenologia. La cosa più rilevante che emerge dall’esame di alcuni di questi fenomeni è che il loro verificarsi siano stati coincidenti con una serie di condizioni particolari.

Nel caso dei recenti nubifragi in Germania ho dato uno sguardo alle carte del tempo del Servizio Meteo U. K. ed ho potuto notare le seguenti condizioni che possono aiutare a farsi

un'idea della fenomenologia. Le carte delle isobare relative al giorno 15 luglio mostrano l'anticiclone delle Azzorre disteso verso nord e schiacciato lungo i meridiani sulla direttrice Irlanda Scozia Norvegia, con un gomito a elevate latitudini. Masse di aria fredda dalla Groenlandia e dall'Islanda sono state convogliate dall'alta pressione verso la Norvegia e da qui giù lungo il meridiano verso la Renania. L'aria fredda in quota ha creato instabilità verticale e quindi condensazioni sotto forma di gocce e di grandine favorite dalla presenza di numerosi nuclei di condensazione che non mancano in una regione densa di industrie. Le energie liberate sono state intense per la grande quantità di vapor acqueo presente in estate in quelle regioni. L'aria fredda, spinta dal gomito di alta pressione, lungo le coste della Norvegia, ha subito un salto longitudinale per meridiano di oltre 10 gradi. Pertanto l'aria in quota ha guadagnato molto sull'aria al suolo rendendo acute le condizioni di instabilità (freddo in quota) da cui l'innescarsi di moti convettivi verticali fortemente virulenti in un processo favorito al massimo sia dalle condizioni dinamiche che da quelle termodinamiche in presenza di diffusi ed efficaci nuclei di condensazione.

Corollario. La fisica dell'atmosfera è materia impegnativa, complessa, difficile a penetrare. Non ci sono le condizioni per invogliare i giovani a dedicarsi agli studi sulla materia, nel mondo in generale ed in Italia in modo particolare.

L'idea che si ha della Meteorologia in Italia è sotto gli occhi di chi vuol vedere. Si concede tempo a volontà a persone che parlano di cose banali e insipienti; subito dopo il meteorologo del Servizio Meteo Aeronautico è costretto a spiegare in pochi secondi anche situazioni complesse e spesso viene interrotto nella sua analisi. Ma in Italia non è solo la Meteorologia o la

INVALSI classifica il livello degli studenti italiani

Invalsi è l'Istituto per la valutazione del sistema educativo di istruzione e formazione, ente di diritto pubblico.

Un test importante che fornisce un quadro fatto di diseguaglianze di apprendimento e di rendimento tra regioni e giovani, scuole e metodi.

Le prove INVALSI 2021

Il Decreto legislativo n. 62 del 13 aprile 2017 ha introdotto importanti cambiamenti nella valutazione degli studenti, coinvolgendo anche le prove INVALSI

e modificandone in parte l'impianto e la relazione con l'esame di Stato conclusivo del primo e del secondo ciclo d'istruzione, poiché le prove avvengono in un momento diverso e separato.

Le prove INVALSI 2021 hanno coinvolto oltre 1.100.000 allievi della scuola

primaria (classe II e classe V), circa 530.000 studenti della scuola secondaria di primo

grado (classe III) e circa 475.000 studenti dell'ultima classe della scuola secondaria di secondo grado.

I principali risultati (sintesi) prove 2021

I risultati della scuola primaria sono molto simili in tutte le regioni del Paese e difficilmente le differenze sono significative in senso statistico. Tuttavia, emergono già alcune indicazioni che possono lasciare intravedere aspetti problematici che nel

ciclo secondario contribuiscono a determinare risultati molto diversi sul territorio nazionale e tra le scuole.

□ Rispetto al 2019 si riscontra:

un calo di circa 10 punti in Italiano a livello nazionale, ma con forti differenze tra le regioni;

un calo di circa 10 punti in Matematica a livello nazionale, ma con forti differenze tra le regioni con percentuali molto elevate di allievi al di sotto del livello minimo nelle regioni del Mezzogiorno, in particolare in Campania e Puglia o nessuna perdita di apprendimento per Inglese-reading e Inglese#listening.

□ In tutte le materie le perdite maggiori di apprendimento si registrano in modo molto più accentuato tra gli allievi che provengono da contesti socio#economico-culturali più sfavorevoli, con percentuali quasi doppie tra gli studenti provenienti da un contesto svantaggiato rispetto a chi vive in condizioni di maggiore vantaggio. Prove INVALSI 2021 4 di 4 □ I divari territoriali si ampliano maggiormente passando dalle regioni del Centro-nord a quelle del Mezzogiorno. In molte regioni del Mezzogiorno oltre la metà degli studenti non raggiunge nemmeno la soglia minima di competenze in Italiano (Campania 64%, Calabria 64%, Puglia 59%, Sicilia 57%, Sardegna 53%, Abruzzo 50%). In Matematica le percentuali di studenti sotto il livello minimo di competenza crescono ancora (Campania 73%, Calabria e Sicilia 70%, Puglia 69%, Sardegna 63%, Abruzzo 61%, Basilicata 59%, Lazio 56%, Umbria 52%, Marche 51%). Le percentuali di allievi che non raggiungono il traguardo previsto al termine dell'ultimo anno della scuola secondaria di secondo grado (B2 del QCER) divengono molto preoccupanti,

se non addirittura drammatiche, sia per Inglese#reading (Campania 68%, Puglia e Calabria 67%, Sicilia 66%, Sardegna 63%, Basilicata e Abruzzo 61%, Umbria 56%, Lazio 55%) e per Inglese-listening (Calabria 82%, Campania 81%, Sicilia 80%, Basilicata 80%, Puglia 78%, Abruzzo 76%, Sardegna 71%, Umbria e Molise 67%, Lazio 65%, Marche 61%, Toscana 59%, Liguria e Piemonte 54%, Emilia Romagna 53%, Veneto 51.

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

Pandemia e lessico, un groviglio di “ parlare parole” e i politici sollecitati dai media hanno approfittato di questa confusione linguistica.

Da Il Sole 24 Ore e altri media, se facciamo la “ guardia” al mondo dell’energia siamo immersi tra Maglev, tunnel sottomarini, tunnel di montagna, vie d’acqua, porti , Zone Economiche Speciali, interventi a pioggia secondo le convenienze e le necessità territoriali dal PNRR,Piano Nazioale Resistenza e Resilienza .

L’integrazione logistica è storia vecchia e il viaggio sarà ancora lungo nonostante i Recovery Plan...e i debiti che contrarremo dalla UE.

Non bastavano le contestazioni violente tra Tav e No Tav , il terzo valico Genova-Milano , le lamentele per i ritardi dei treni superveloci pubblici e privati che collegano da nord a sud la “portaerei “ del Mediterraneo , ora si chiede il trasporto a

levitazione magnetica (o come si dice Maglev) per i pendolari attorno alle grandi città dell' Italia settentrionale per la mobilità sostenibile, questa locuzione ci accompagnerà per i prossimi decenni.

Come ci scontreremo, non per la pesca soltanto, con la ZEES , la Zona Economica Speciale, e non solo per i scenari militari, geopolitici ed economici di sfruttamento dei fondali marini.

La sfida si allarga tra Genova considerata sempre HUB e Trieste e la Croazia, sfida tra ferro, rotaia e ferro nave, ma i progetti e le realizzazioni non si fermeranno qui.

Perché se gli Stati hanno posto limiti temporali per realizzare la terra verde, con emissioni verso lo zero, qualcuno facendo i calcoli ha portato la propulsione a Gas Naturale Liquefatto a cifre iperboliche, perché questo combustibile ha bisogno di depositi a bordo e soprattutto di infrastrutture a terra, e sono miliardi . Mentre viene rivalutato l'idrogeno verde nella cosiddetta decarbonizzazione; e da qui partirà la rivoluzione energetica, elettricità compresa automotive, pale eoliche costosissime e da sostituire in una decina di anni. (DL)



Una Targa per i fondatori Associazione Promotori

Galata

Scoperta la targa dedicata ai primi fondatori dell'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione al Galata Museo del Mare lo scorso giugno. Un ringraziamento alle aziende e a coloro che nel 1993 si sono uniti credendo nel patrimonio marittimo a Genova ponendo le basi per dare vita all'Associazione Promotori e la nascita del Galata Museo del Mare. La targa è stata scoperta dalla signora Giovanna Marsano, moglie di Carlo Andrea Marsano uno dei soci fondatori che di recente ci ha lasciato.

Foto di Marina Mannucci

Museo del Mare - Porto Recanati

L'Istituzione Mu.MA segue tanti progetti, crescono le collaborazioni con altri luoghi italiani che vedono nell'Istituzione un punto di riferimento. A Porto Recanati aperto il nuovo Museo del Mare dedicato allo straordinario borgo di pescatori adriatici, con il progetto scientifico del Mu.MA grazie alla collaborazione del Direttore Mu.MA Pierangelo Campodonico, esempio di professionalità e amore per il lavoro. La missione dei musei marittimi è preservare, far conoscere, valorizzare le molte storie del Mare, affinché non vadano perdute. Grazie ad Angelica Sabbatini, assessore di Porto Recanati, per aver chiamato l'Istituzione a conoscere un pezzo di storia del Mediterraneo ed a tutti quelli che hanno collaborato per la realizzazione.

Il benvenuto di Assarmatori all'Ammiraglio Carlone nuovo Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

“Un uomo di mare e un grande professionista, al culmine di una carriera piena di successi. L'Ammiraglio Nicola Carlone è l'uomo giusto al posto giusto”. Questo il saluto del Presidente di Assarmatori, Stefano Messina, al nuovo Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

“Carlone”, ha ricordato Messina, “subentra a un altro grande professionista come l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, che fortunatamente per il cluster marittimo si è solo spostato dal Tirreno all'Adriatico, trasferendosi da Roma ad Ancona come Commissario dell'Autorità di sistema portuale del Mare

Adriatico. Ad entrambi auguro di cuore buon vento per le loro nuove rotte”.

Roma, 16 luglio 2021

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale

EMSA NEWS

Dear DL News,

new EMSA tender launched:

EMSA/OP/18/2021

Modelling of Continuous Underwater Radiated Noise (URN) from Ships

For additional information visit the Procurement section of the EMSA website at:

<http://emsa.europa.eu/procurement/calls.html>

European Maritime Safety Agency (EMSA)

oo*o*o*o*o*o*o*o

LIBRI, LETTURE.SEGNALAZIONI

TTM , la rivista dello shipping

maggio-giugno , 52 anni al servizio delle tecnologie e dei trasporti per il mare- L'Automazione navale, Sea Technology & Logistics, organo ufficiale dell'Atena , del Propeller e di Assonave e di una moltitudine di collaboratori che

rappresentano le categorie che operano sulle navi e nei porti. Coordinato dal giornalista Angelo Marletta, in compagnia di The Medi Telegraèh , direttore responsabile Luca Ubaldeschi direttore anche de Il Secolo XIX, si avvale di 4 eccellenti collaboratori: Virgilko Giusti, Gianfranco Damilano, .Gaetano Messina e Sandro Alex Stefani
Ioltre Giorgio Carozzi editorialista, Massimo Granieri, Marco Macciò. Aipam, Cetena, Ist, Intern Comunicazioni, Casiaa dei Capitani, Meta.

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

In un pregevole volume che ne racconta e illustra la storia

C.I.R.M. 85 anni di battaglie e di passione per la salute dei naviganti di mare e di aria

Carissimo Decio, il comune amico Salvatore “Sasà” Scotto di Santillo mi ha inviato, affinché Te ne parli e Tu ne parli, il bel libro C.I.R.M. 1933 – 2020, edito dal nostro glorioso Centro Internazionale Radio Medico per i suoi 85 anni al servizio dell’umanità.

Chiunque vada per mare sa quanto sia prezioso il servizio che questa benemerita Istituzione svolge al servizio dei naviganti. Il libro traccia una sua sintetica storia, ricordando tra l’altro chi ha retto la presidenza, a cominciare da Guglielmo Marconi, succeduto dalla Regina d’Italia Elena del Montenegro.

Ma quelle che forse più importano sono le indicazioni operative su come rivolgersi, in caso di necessità, ad esso.

Soprattutto le unità mercantili da carico che non hanno un servizio sanitario di bordo possono aver bisogno di contattarlo, per attuare azioni di pronto soccorso e addirittura per operazioni chirurgiche non eccessivamente impegnative. In caso di necessità dà anche indicazioni dove rivolgersi – a seconda della posizione in mare – e quale radio costiera chiamare perché l'infortunato o il malato sia prelevato a bordo da mezzo nautico o perfino addirittura aereo per il ricovero presso l'ospedale più rapidamente raggiungibile.

E' un libro che ogni unità dovrebbe avere a disposizione a bordo. Ovviamente anche le Marine Militari e le Guardie Costiere nel Mondo possono essere contattate, per il prelievo di chi ne abbia bisogno.

Bene sarebbe che tutt'i naviganti ne fossero ben al corrente.

Renato Ferraro

Grazie della segnalazione cari Renato e Salvatore, ma io avevo già scritto del volume e di come è ben fatto, il 29 gennaio 2021 replico perché il volume e l'istituzione siano promossi e diffusi.

C.I.R.M. 1935 -2020 Centro Internazionale Radio Medico Ottantacinque anni al servizio dell'umanità in un prestigioso volume di 200 pagine Anni addietro , (quanti?), ho conosciuto il Cirm , come navigante, come insegnante, come giornalista, e ho scritto alcuni articoli per Il Lavoro , per il Secolo XIX per Vita e Mare e altre riviste. Erano anni in cui per chi navigava il Cirm rappresentava la salvezza della vita, c'erano medici esperti volontari che si collegavano via etere con le navi che navigavano in tutti i mari. Questi angeli del mare hanno risolto centinaia di casi di infortunio o operazioni anche difficili se trovavano degli ufficiali interlocutori capaci e coraggiosi.

Ma , come accade in Italia, il Cirm negli anni '60 ha avuto difficoltà economiche tali che rischiava di naufragare. 43 Mi voleva molto bene il segretario generale del Cirm, Giuseppe Mollo, un uomo di grande valore umano e tecnico che era stato vicino al fondatore del Centro, il prof. Guido Guida, eminente personalità della medicina, e anche oggi ci sentiamo ,lui a Roma, al telefono sempre attento e fecondo conversatore dei risultati raggiunti dal suo Cirm e dal prof. Guida (oggi presidente è il prof. Amenta). Finalmente il Ministero della Marina Mercantile all'Eur alla fine degli anni '70 cede una palazzina al Centro e una legge consente a questo ente -che tutto il mondo ci ha invidiato - non solo sopravvivere ma di entrare nell'olimpio della tecnologia delle comunicazioni, usando satelliti, fonia, antenne speciali , per consentire , dato che il Cirm era diventato importante dalla Coast Guard americana alle stazioni britanniche, alla navigazione aerea, per le migliaia di interventi che eseguiva non ultima la telemedicina.Oggi con la posta elettronica ADSL le comunicazioni sono rapide e la trasmissioni delle immagini degli interventi a distanza immediati e precisi. Nel volume è citato il CSDM Salvatore Scotto di Santillo quale responsabile per molti anni delle navi oceanografiche del CNR. La bibliografia delle operazioni del Cirm è dettagliatamente riportata nel volume, con immagini statistiche e documenti, Il Cirm ha cambiato Statuto , e quest'anno entro aprile ricorrerà l'85° della fondazione , ne parleremo ancora di questo sodale italiano. sempre vicino a chi h bisogno con operatori medici volontari .(DL)

RIVISTA MARITTIMA

Il mensile della Marina Militare dal 1968 , Rivista Marittima , maggio 2021, diretto da Daniele Sapienza, che è anche Capo

dell'Ufficio Storico della Marina, è una pubblicazione che si è sempre aggiornata con a braccetto la storia navale e militare.

Chi vuole sapere come gira il mondo, specialmente con la mondializzazione, quali sorprese ci aspettano a est e a ovest della terra, capire che le armi sono non solo una difesa ma anche una barriera per l'umanità, che non è cambiata e come la natura vige la legge delle specie più brutali. Questa è storia che Tobia Costagliola esamina nei suoi aspetti economici e politici. In questo numero rievocato il centenario del Milite Ignoto, la NATO e la UE, scienza e tecnica, tante navi, tanti stili di vita, allegati grandi dossier di guerra, di pensiero, famosi comunicatori e fotografati.

La rivista della Guardia Costiera

ROMA Cari lettori, abbiamo il piacere di annunciarvi l'uscita del nuovo numero del "Notiziario della Guardia Costiera", disponibile già da oggi nella sua versione on line.

Si tratta, questa volta, di un "numero speciale", in cui l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, Comandante generale della Guardia Costiera, si racconta, attraverso un'intervista, a pochi giorni dalla chiusura del suo mandato; un numero che parla anche della fiducia riposta nel Corpo dagli italiani, che gli riconoscono affidabilità e un ruolo di riferimento nei settori in cui opera: lo conferma per la prima volta il Rapporto Italia 2021 di Eurispes.

I numeri analizzati scientificamente da Eurispes danno ragione a chi ha sempre creduto nell'importanza della comunicazione istituzionale, così come ha confermato anche

un grande professionista come il direttore dell'ANSA, Luigi Contu, che nel suo articolo racconta dello straordinario rapporto che da almeno due decenni lega la Guardia Costiera e il mondo dell'informazione.

Tra le interviste che arricchiscono ulteriormente questo numero, quella alla Presidente di Unicef Italia, Carmela Pace, e quella ai rappresentanti del cluster marittimo.

“È durante la tempesta che conosciamo il navigatore”: con queste parole di Lucio Anneo Seneca, in cui è racchiuso il senso più profondo delle “storie di mare” raccontate attraverso le pagine di questo numero, vi auguriamo una buona lettura!

SITO www.guardiacostiera.gov.it

email guardiacostiera@guardiacostiera.it

oo*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

Black Covid Oil

Per la prolifica casa editrice ERGA è uscito il romanzo inchiesta Black Covid Oil di Tom Redmayne, le mani sulla ricchezza mondiale dell'oro nero.

L'energia dipende dal sottosuolo e attorno ai buchi neri o nascondigli ronzano da sempre trader speculativi che fanno montagne di denaro sulla differenza di prezzo del barile oggi più che mai appetito dalla pandemia che fa amici e nemici secondo le convenienze.

Embargo, alta finanza, un disordine voluto ma sotto coperture e diviso in capitoli dai titoli Orsi, Tori, Pipiatrelli, attualissimo Erga ed. € 9.90, autore Tom Redmayne.

La Storia chi la fa? La Politica o l'economia ?

Riflessioni di Tobia Costagliola

Nella continua lotta tra il bene ed il male, la Storia finisce per essere asservita a chi ha il potere di presentare ed imporre come bene ciò che in realtà è male e viceversa.

Abbiamo voluto pubblicare il contenuto di una conversazione con Tobia Costagliola che a questi temi dedica ricerche e studi . In quel famoso saggio di Benedetto Croce (1954) , Aesthetica in nuce , il grande filosofo e pensatore ci porta a considerare gli aspetti e i modi di concepire l'arte nelle sue varie espressioni, ma Croce ci dà la chiave dell'interpretazione della storia e della vita affinando il senso delle intuizioni dell'uomo , il dovere e la morale, la comunicazione.

Temi di elevato spessore perché espressione e comunicazione, la quale ultima- scrive Croce-è realmente distinta dall'immagine e dalla sua espressione. Scienza e tecnica, arte e tecnica, il pensiero logico ci conduce ad attraversare i confini del linguaggio, entrare nella filosofia, che in chiave moderna o contemporanea comprende e aiuta a comprendere il significato delle cose, interpreta i ruoli , in definitiva fa Storia. (DL)

Forse sto un po' esagerando con la Storia, ma emerge, dal ricorrente scambio di opinioni con Decio Lucano, un impulso che mi stimola a scrivere di Storia ancora per questa volta. Si tratta di individuare la giusta risposta ad un interrogativo che non tutti si pongono , forse perché apparentemente banale

oppure perché richiede una o più risposte troppo difficili da formulare:

La Storia chi la fa? L'economia o la Politica ?

Viene spontaneo riproporre un'altra domanda: ma che domanda è questa? Basta esaminare lo stesso decorso della Storia per leggervi, al suo interno, tutti gli elementi necessari ad individuare i termini della risposta. Ma ancor prima di addentrarci nel dettaglio c'è un momento di esitazione. La Storia è quella che è, indipendentemente da chi la fa.

La Storia è connessa al tempo, inesorabile, mai ferma nel suo divenire che si modella sullo sfondo di eventi naturali e sull'azione dell'uomo (più o meno "sapiens"). Questa la considerazione strettamente personale derivante dall'uomo della strada che guarda indietro nel tempo. Eppure su questo argomento si sono pronunciati ed hanno disquisito fior di filosofi e pensatori, di ogni estrazione, cercando di imbrigliare la storiografia in rigidi schemi seppur variegati, caratterizzati da elementi identificativi propri a gruppi di individui e comunità, a livello nazionale e sovranazionale. La storia di un singolo popolo, seppur diverso da un altro per tradizioni, usi, costumi e geografia, non può, a lungo andare, non influenzare un altro popolo ed avere un riflesso nella storia di altri popoli a livello universale: è successo, non si tratta di una opinione. Per il passato, questo fenomeno si sviluppava lentamente, nel tempo e nello spazio ma, nel presente, in cui questi elementi non sono più divisivi e tardivi, con la globalizzazione in atto, tutti contribuiamo, nelle nostre diversità , pur restando pervicacemente aggrappati alle rispettive identità, a scrivere una storia che i nostri posteri potranno definire "universale". Parlare, quindi , di economia e di politica come elementi fondanti della Storia non rende giustizia a quell'antropologia che nel bene e nel male, con il suo pluralismo naturale, in definitiva, nella continua lotta tra

il bene ed il male, finisce per essere asservita a chi ha il potere di presentare ed imporre come bene ciò che in realtà è male e viceversa. Come si fa a formulare simili affermazioni ? Guardando appunto nella Storia ed esaminando con mente avulsa da ogni pregiudizio ed interesse personale o ideologico (sarà mai possibile?) come, il comportamento individuale e collettivo, qualunque possa esserne stata la sollecitazione, abbia, in realtà , scritto la Storia. E , allora , appare evidente come la Politica , nella sua duplice manifestazione, attiva e passiva, abbia sempre contribuito, nel corso dei secoli, a “fare la Storia”. Limitandoci, per ora, a queste due matrici, Economia e Politica, appare evidente come la potenza dell’Economia, “super omnes”, abbia sempre avuto bisogno della Politica per prevalere, nel bene e nel male. Ed è chiaro come la risultante di queste due forze, a volta concomitanti a volte contrastanti, abbia determinato, nel tempo, in modalità talvolta rapide, talvolta lente, l’evolversi delle società e delle nazioni , scrivendone, per l’appunto, la Storia. Si accennava, d’anzi, ad una politica attiva e passiva. La politica attiva è stata quella delle rivoluzioni culturali, sociali ed economiche che si è servita dell’economia con l’intento, di tendenza utopica, non sempre riuscito a causa delle sempre presenti forze avverse, di realizzare una società, un mondo dove prevalga la giustizia, l’uguaglianza, l’eliminazione della povertà ed il benessere per tutti, a cui, oggi, si aggiunge, per necessità vitale, il rispetto della natura e dell’ambiente. Alla luce dei fatti finora accertati, possiamo dire che l’attuale politica per il nostro Paese e non solo, in tempo di pandemia (non credo si possa ancora dire “post-pandemia”), può essere considerata “attiva”, così come lo è stata ai tempi della ricostruzione dopo la seconda Guerra Mondiale. Ma siamo tutti testimoni, come, negli ultimi due lustri (omettendo il passato) la vita e quindi la storia nazionale, europea e

mondiale, sia stata condizionata dall'Economia con la Politica, complice consapevole ,sia attivo che passivo.

La politica passiva (ci vorrebbe un termine più significativo) è quella che ha origini di varia natura. La prima : una classe politica, insipiente, impreparata, senza visione a medio e lungo termine. Ne abbiamo tanti esempi. La seconda : una classe politica che, seppur più preparata della prima, asseconda e favorisce la “penetrazione” dell'economia (e della finanza) in forma talvolta subdola o a volte, miracolistica tramite disinformazione e mistificazione. Un mix tra le due categorie è un risultato ancora più nocivo ed ineluttabile perché le loro diversità danno l'impressione di una maggiore dialettica democratica. Tutto ciò, anche alla luce di quanto è stato già scritto in precedenza su capitalismo, liberismo, liberalismo e neoliberismo, dovrebbe porci nella legittima posizione di formulare un “J'accuse” nei confronti della politica sempre più “subordinata” all'economia.

Queste mie considerazioni , seppure in risposta incompleta, al quesito di cui sopra, sono soltanto un misera premessa al concetto di Storia di uno dei più illuminati filosofi e storici contemporanei a cui vi rimando: Benedetto Croce. La sua illuminante visione della Storia potrebbe, ancora oggi, aiutarci veramente a “fare” o “rendere” la Storia elevata, dignitosa, utile, proficua e vasta come un mare “benefico” a cui ogni individuo apporta un rivolo di contributo positivo. Utopia ? Chissà? Il suo pensiero è a disposizione di tutti e potrebbe essere molto utile e istruttivo per coloro che , pur desiderosi di conoscenza, danno giudizi affrettati e poco significativi sulla Storia, su chi la fa e chi la dovrebbe fare.

Tobia Costagliola

Stella Maris Genova per la Domenica del Mare 2021 Dati, fatti, progetti di questa istituzione descritti dal Diacono Massimo Franzi

GENOVA È stata celebrata domenica scorsa la domenica del Mare per ricordare tutti i Marittimi.

Questa è la seconda Domenica del Mare che celebriamo nel contesto della pandemia del COVID-19. Il mondo si è fermato, ma le navi non hanno mai smesso di trasportare da un porto all'altro attrezzature mediche e medicinali essenziali per sostenere la lotta contro la diffusione del virus. Ciò sta a sottolineare come l'industria marittima sia una parte vitale dell'economia globale. Circa il 90% del commercio mondiale, infatti, si muove grazie alle navi o, più precisamente, ai 1,7 milioni di marittimi che vi lavorano.

Ringraziamo la gente di mare per il suo lavoro. La nostra gratitudine si trasforma in preghiera affinché il Signore le conceda forza nei momenti di debolezza, unità nella diversità, navigazione sicura e tranquilla e, una volta terminato il contratto, la felicità di riunirsi ai propri cari.

Stella Mari Genova nei primi 6 mesi (da Gennaio a Giugno) del 2021 ha intensificato la vicinanza ai marittimi:

- Visitando in porto 1212 navi (con un incremento del 60% rispetto al 2019)
- Contattando a bordo 33.414 marittimi imbarcati.
- Distribuiti a Bordo 15.000 Mascherine monouso
- Offerti 5000 Vangeli e Rosari
- Sono stati potenziati anche i canali social dove i marittimi , che ad oggi non possono ancora scendere a terra per il Covid ,

possono condividere e chiedere generi di prima necessità e di conforto, oltre la possibilità di telefonare a casa alle famiglie. Per rispondere ai bisogni spirituali e materiali adattando costantemente il nostro ministero al mutare delle circostanze e per essere presenti nelle vite concrete dei Marittimi

Ci sono stati ripetuti appelli da parte di organizzazioni internazionali (ONU, OMI, OIL), sindacati, armatori e gruppi religiosi affinché i marittimi siano riconosciuti come "lavoratori essenziali", al fine di velocizzare i cambi di equipaggio e dare loro priorità nelle vaccinazioni. Ma pochissimi sono stati i paesi che hanno agevolato questi cambi o attuato una politica chiara riguardo le vaccinazioni. Ciò ha messo in luce una profonda contraddizione dell'industria marittima. Da un lato, essa è altamente globalizzata ma, dall'altro, i diritti e la protezione dei marittimi sono frammentati tra diversi attori che spesso non rispondono ad alcuna regolamentazione o autorità superiore.

Partendo da questa pandemia, vorremmo invitare l'industria marittima ad imparare ad agire in modo unitario facilitando i cambi di equipaggio, le vaccinazioni e rafforzando l'attuazione degli standard internazionali per salvaguardare e tutelare i diritti umani e lavorativi della gente del mare.

È stato stimato che a settembre 2020 circa 400.000 marittimi che avrebbero dovuto essere rimpatriati erano, di fatto, bloccati in mare a causa del COVID-19. In alcuni casi, essi non erano potuti tornare a casa da ben 18 mesi. Il COVID-19 ha inasprito le condizioni di lavoro e di vita di centinaia di migliaia di marittimi che sono rimasti bloccati a bordo, costretti a lavorare molti più a lungo del solito. Ciò ha influito non solo su di loro, ma anche sulla vita quotidiana delle loro famiglie. I problemi di isolamento, solitudine, separazione e

ansia per la famiglia e i propri cari lontani migliaia di chilometri, insieme all'incertezza del proprio futuro, hanno aumentato lo stress fisico e psicologico a bordo delle navi, a volte con conseguenze tragiche.

Facciamo appello agli armatori, alle società di gestione, agli agenti e ai reclutatori affinché considerino i membri d'equipaggio qualcosa di più di una semplice "forza lavoro" e si ricordino che sono esseri umani. Sollecitiamo lo sviluppo di pratiche lavorative, basate sulla dignità umana piuttosto che sul profitto, e si preoccupino pertanto di fornire tutto quanto necessario per migliorare il benessere mentale, fisico e spirituale dei marittimi.

Dal gennaio 2021 sono stati segnalati 38 atti di pirateria, di cui 33 navi abbordate, due tentativi di attacco, due navi contro cui è stato aperto il fuoco e una dirottata. Pur se gli atti segnalati potrebbero essere diminuiti, la violenza contro l'equipaggio è in aumento. Si tratta di sconcertanti richiami alla fragilità di un'industria marittima, già messa alla prova dalla pandemia. I marittimi hanno il diritto di svolgere il proprio lavoro senza correre il rischio di essere rapiti, feriti o addirittura uccisi. Inoltre, la pirateria oltre a sconvolgere l'economia globale mette sotto considerevole stress questi lavoratori e le loro famiglie con la costante minaccia di rischi e pericoli.

Chiediamo a tutti i governi e alle organizzazioni internazionali di individuare soluzioni durature al flagello della pirateria, consapevoli della necessità di affrontare il problema fondamentale della disuguaglianza nella distribuzione dei beni tra i paesi e dello sfruttamento delle risorse naturali. Inoltre, gli armatori dovrebbero adottare tutte le misure preventive necessarie per garantire la sicurezza non solo delle navi e del loro carico, ma soprattutto dei marittimi.

La Federazione Internazionale dei Lavoratori dei Trasporti (ITF) ha segnalato un raddoppio delle navi abbandonate, che

sono passate da 40 nel 2019 a 85 nel 2020. L'abbandono della nave avviene per una serie di diversi motivi. Quello più comune è la decisione deliberata di un armatore di sbarazzarsi di una nave che non ritiene più economicamente sostenibile, equipaggio compreso. Bloccati in un paese straniero, con salari non pagati, nessuna prospettiva di guadagno immediato e senza cibo, l'equipaggio abbandonato si trova in condizioni disumane e le famiglie subiscono conseguenze finanziarie immediate e devastanti.

Al fine di prevenire le tragiche conseguenze dell'abbandono in mare, chiediamo la piena attuazione dei nuovi obblighi previsti dalla Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC 2006), adottata nel 2014 ed entrata in vigore nel 2017. Gli armatori sono tenuti ad avere un'assicurazione obbligatoria a copertura dell'abbandono in mare, per il pagamento delle spese comprendenti vitto, acqua potabile, cure mediche e costi di rimpatrio.

Il numero dei naufragi e degli incidenti marittimi è in calo, ma anche uno solo è troppo, soprattutto quando i marittimi vengono feriti, muoiono, sono dispersi in mare o vengono ingiustamente criminalizzati e detenuti a tempo indeterminato. Queste sciagure talvolta sono provocate dalle forze della natura, ma ci sono troppi casi di negligenza da parte di coloro che preferiscono privilegiare il profitto rispetto alla sicurezza. Ogni tragedia crea disperazione nelle famiglie, i bambini restano senza genitori e non c'è nessun luogo dove deporre un fiore e dire una preghiera.

Innalziamo la nostra preghiera a Maria Stella del Mare, affinché accompagni nel porto sicuro del cielo coloro che non sono più con noi e dia conforto ai parenti e agli amici.

Durante tutta la pandemia, i cappellani e i volontari della Stella Maris sono sempre stati al servizio dei marittimi e dei pescatori. Sono presenti nelle loro vite, adattando

costantemente il loro ministero al mutare delle circostanze e rispondendo ai bisogni spirituali e materiali di questi lavoratori.

Preghiamo perché tutti i cappellani e i volontari della Stella Maris continuino ad essere: “... apostoli fedeli alla missione di annunciare il Vangelo, manifestate il volto premuroso della Chiesa che accoglie e si fa vicina anche a questa porzione del Popolo di Dio, rispondete senza esitare alla gente di mare, che vi attende a bordo per colmare le profonde nostalgie dell’anima e sentirsi parte attiva della comunità. Auguro a ciascuno di voi di riscoprire ogni giorno la bellezza della fede, per testimoniarla sempre con la coerenza della vita” 1.

Affidiamo a Maria, Stella del Mare, il benessere della gente del mare, l’impegno e la dedizione dei cappellani e dei volontari e La preghiamo di continuare a proteggere tutti noi da ogni pericolo, in particolare dal COVID-19.

Diac. Massimo Franzi

Stella Maris Genova

In balia del mare e dell’emergenza sanitaria

GENOVA La Stella Maris di Genova è lo storico club che ospita i marittimi di passaggio. È chiuso dall’inizio della pandemia, ma i volontari continuano ad assistere gli equipaggi, che hanno sempre più bisogno. Con la pandemia, per molti equipaggi è stato impossibile lasciare l’imbarcazione su cui erano a bordo, nonostante fossero terminati i loro contratti e si fosse andati ben oltre il limite massimo di undici mesi consecutivi di lavoro. Alcuni sono a bordo da oltre 18

mesi senza poter scendere a terra. È un fenomeno globale, che sta rientrando solo parzialmente con la vaccinazione di massa nei Paesi più ricchi: per la gran parte degli equipaggi scendere in un Paese straniero, però, è ancora un problema. La crisi sanitaria è stata la scusa per diverse compagnie marittime per dichiarare fallimento in modo da non pagare gli stipendi ai loro dipendenti, soprattutto i marittimi.

L'apostolato del mare Stella Maris è l'impegno della chiesa per la gente di mare.

Per quanto ben retribuita, la categoria dei marittimi è infatti tra le più esposte allo sfruttamento lavorativo. La concezione dei diritti dei lavoratori, nonostante le convenzioni internazionali esistenti, è molto diversa da Paese a Paese. Per fare un esempio, un equipaggio filippino che lavora su una portacontainer che batte bandiera liberiana ha condizioni di lavoro peggiori di quelle di un equipaggio greco o italiano a bordo di un'imbarcazione che batte bandiera italiana. Ogni imbarcazione infatti applica le leggi del lavoro dello Stato di cui batte la bandiera.

Bandiere come quella liberiana, panamense, mongola, maltese, cipriota, moldava e di tante altre nazioni battono sulle imbarcazioni mondiali molto di frequente per via delle condizioni favorevoli che offrono agli armatori: costi di iscrizione al registro navale bassi, requisiti per i contratti di lavoro minimi, possibilità o meno di security armata a bordo, standard igienici sottozero, possibilità di turni di lavoro anche al di fuori dei limiti delle convenzioni internazionali. Questi vessilli vengono definiti "bandiere di comodo"

Stella Maris rappresenta quindi l'approdo di qualche ora degli equipaggi che non sanno dove andare e che hanno bisogno di qualunque forma di conforto in una terra lontana migliaia di

chilometri da casa propria. È il loro riferimento quando hanno bisogno di parlare con qualcuno, di mettersi in contatto con sindacalisti che possono aiutarli a recuperare mesi di stipendi arretrati, di un medico che li controlli, di un momento di preghiera quando le chiese sono Chiuse.

Il servizio svolto da Stella Maris è riconosciuto dal Comitato territoriale del Welfare della Gente di Mare, branca genovese dell'organismo nazionale preposto ad affrontare le questioni che riguardano il benessere dei marinai. In ogni città riunisce gli operatori del porto, le associazioni di categoria di piloti e agenti marittimi, i sindacati, i Comuni, le diverse autorità portuali e, appunto, le organizzazioni come Stella Maris. Il tavolo nazionale e quelli cittadini si occupano di garantire il rispetto dei diritti dei Marittimi, riconosciuti dall'Organizzazione internazionale del lavoro nel 2006 attraverso una convenzione (Maritime labour convention, MLC 2006) ratificata solo nel 2013 e implementata nel 2014. È la carta fondamentale dei diritti dei marittimi. La convenzione, nel 2019, è stata ratificata da 97 Paesi ma mancano all'appello nazioni come Israele, Stati Uniti, Egitto, Messico, Emirati Arabi, Colombia, Bolivia, Perù e tanti altri. Oltre a ospitare i marittimi, i volontari della Stella Maris svolgono delle visite a bordo delle navi che arrivano a Genova. L'appartenenza al Comitato del Welfare li rende agenti accreditati a spostarsi in tutto il porto. «Se ci sono limitazioni, sono legate a cosa trasporta una nave», spiega Riccardo, 25 anni, marittimo di professione e volontario di Stella Maris quando non è per mare. Ogni volta che saliamo a bordo consegniamo dei volantini, per dare delle informazioni di base in lingue diverse.

Un'emergenza globale

Secondo le stime dell'Ilo, a marzo erano circa 200 mila i lavoratori del mare ancora bloccati a bordo delle loro navi con il contratto scaduto. A settembre 2020 erano 400 mila. La situazione peggiore è quella dei marittimi indiani, i quali rappresentano il 15% del totale. L'impennata di contagi in India ha bloccato i rimpatri. Diversi porti di transito, come ad esempio Singapore, hanno vietato lo sbarco ai marinai indiani. Da maggio esiste un fondo per il rimpatrio dei marittimi bloccati a bordo dal valore di un milione di dollari a cui ha contribuito primariamente l'organizzazione umanitaria The Seafarers' Charity, con il supporto di The Mission to Seafarers, Iswan, Sailors' Society e anche della Stella Maris Internazionale. Sono alcune delle organizzazioni d'ispirazione religiosa che si occupano di marittimi.

Il mancato scambio tra equipaggi durante la pandemia rappresenta il costo umano per aver continuato a trasportare merci. Come nota in un report del dicembre 2020 l'Organizzazione internazionale del Lavoro, facente parte delle Nazioni Unite, il 90% dei commerci mondiali si muovono via mare.

Ricordi in Stella Maris Genova: i più importanti sono al secondo piano della sede nella parte più spirituale di Stella Maris. Dalla destra, filtra sullo stretto corridoio la luce blu delle vetrate della cappella. Davanti si apre lo stanzone delle riunioni, con al centro un tavolo pieno di regalini. Sono sacchetti dentro i quali i volontari hanno messo dolciumi e caramelle da consegnare a bordo. Sulla destra, accanto all'ingresso, un mobile con due ante di vetro raccoglie targhe commemorative e gagliardetti: premi vinti, partecipazioni a eventi internazionali, riconoscimenti. Di poco a lato, una vetrinetta a una colonna contiene materiale dei vari Cappellani di bordo degli anni passati. Su un piano ci sono anche gli oggetti che vengono dal tabernacolo della Costa

Concordia, la nave da crociera naufragata a largo dell'isola del Giglio nel gennaio 2012. In cima, troneggiano alcune campane donate dagli equipaggi delle Motonavi abbandonate ed aiutate dalla Stella Maris. Ora destinate ad oggetto puramente ornamentale, quando si trova a bordo la campana rappresenta simbolicamente l'anima di una nave. Donarla equivale ad affidare a qualcuno il suo spirito, in segno di stima e riconoscenza. Non è tra questi oggetti, tuttavia, la più incredibile delle storie della Stella Maris. La racconta infatti lo stralcio di un giornale appeso alla parete opposta. Lo indica il diacono Massimo Franzì, presidente dell'associazione, mentre stringe tra le dita un sigaro ormai consumato. Occhiello: «Un giornale sovietico “accusa”». Titolo: «Ballerine del Vaticano per sedurre i marinai». L'anno è il 1975. Il Giornale diretto da Indro Montanelli dà conto di una notizia apparsa su Vodiny Transport (Trasporto su acqua), foglio sovietico della marina mercantile. Secondo Mosca «alcune missioni occidentali per i marittimi tentano di fare opera di sovversione presso marittimi sovietici all'estero servendosi dell'alcool, di donne e dell'indottrinamento politico». Alla Stella Maris di Genova, in particolare, «i marittimi sono stati trattati con “danze, giochi e una lotteria dopo i quali è stata organizzata una cena per alleviare i loro spiriti e alla quale erano presenti ragazze semisvestite di dubbio comportamento”». Un intrigo internazionale. Anzi, banale propaganda: anche all'epoca il motto era «la tua casa lontano da casa», con buona pace dei sovietici e delle campagne di disinformazioni da Guerra Fredda.

STORIA E LAVORO

A COMPAGNA

*Cari soci e simpatizzanti,
proseguiamo con l'iniziativa di proporvi ogni martedì la lettura
di un articolo scelto tra quelli pubblicati nelle prime annate del
nostro bollettino (1928-1933), cercando di variare gli argomenti
trattati. Buona lettura!*

Chi volesse leggere gli articoli già inviati segua il link:

<http://www.acompagna.org/covid/index.htm>

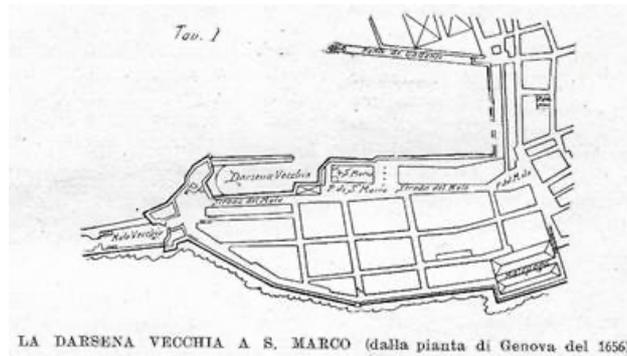
*Colgo l'occasione per ringraziare la Gran Cancelliera Isabella
Descalzo per l'idea di mandare questi articoli e per la cura con
la quale li prepara.*

Franco Bampi

La Darsena



Articolo a firma Ing. Carlo De Marini pubblicato sul bollettino n° 6 – Settembre 1928



“Pochi” sono i genovesi, fatta eccezione per la gente di mare e per i negozianti di stock-fish (merluzzo seccato all’aria) e di baccalà (merluzzo salato), che sanno che cosa sia la darsena e quale sia stato il suo passato.

Son molti è vero quei genovesi che non conoscono le cose nostre ma non sono però la maggioranza dei cittadini della Superba perché noi genovesi non rappresentiamo che circa il 45 per cento della popolazione totale mentre il 55 per cento è dato dai “foresti” dall’Alpi al Lilibeo con una sensibile percentuale di ultramontani.

Non sarà cosa vana dare alcuni cenni sulle nostre darsene di cui quella più antica ed uno scalo di alaggio sono scomparsi per far posto alle grandi

calate. La città stretta fra i monti e il mare ha dovuto prendere a quest'ultimo il posto per le calate indispensabili ai suoi traffici marittimi.

Le denominazioni arsenale, darsena e mandraccio per il passato non furono ben definite come non lo sono anche tanto al presente. Sarà quindi utile se preciseremo che:

“arsenale” è quello specchio d'acqua contornato da edifici, scali, magazzini etc. per le costruzioni, allestimenti, armamenti, ed eventuali riparazioni e trasformazioni delle navi.

“darsena” nel passato era quello specchio acqueo dove le navi stavano all'ancoraggio sicure da ogni colpo di mano nemico e potevano attendere tranquillamente il momento della partenza provvedendo alle cure necessarie per la manutenzione degli scafi. I Romani indicavano con la parola “navalia” l'arsenale e con “angiportus” la darsena.

“mandraccio” era quella parte del porto dove le acque conservavano la massima tranquillità; il suo nome deriva dal detto: i bastimenti sono sicuri come mandre nell'ovile.

Rare sono le notizie giunte sino a noi della prima darsena che era situata presso la chiesa di San Marco: sappiamo che da questa partirono nel 1088 le flotte dei confederali della prima lega italica contro Timino di Mehedìa, poi le flotte dei crociati e le spedizioni di Almaria e Tortosa che furono ricordate in una lapide delle due che i Consoli murarono alla Porta Soprana nel 1155. La epigrafe volta in italiano dice: con le armi del mio popolo fu fin qui combattuto in Africa – dopo le parti dell'Asia e di qui in poi in tutta la Spagna – presi Almaria e soggiogai Tortosa – dopo sette anni dell'assoggettamento di questa e dopo 8 di quella Io Genova fabbricai questa difesa prima – del dodicesimo centenario con undici volte cento e altrettanto volte cinque – nell'anno dopo l'almo Parto della Veneranda Vergine.

Nell'antica chiesa di S. Marco esisteva una sala per il ricevimento dei capitani e si hanno pure notizie di alcuni i quali, anziché in detta chiesa, fecero eccezionalmente la cerimonia in S. Lorenzo.

L'idea di una nuova darsena più ampia e sicura può essere sorta dopo che gli architetti Gian Bono Cortese e Giovanni di Castello costrussero nel 1135 delle mura di difesa in seguito alle minacce di Barbarossa.

Secondo gli annali del Giustiniani e dell'Accinelli, nel 1283 il capitano genovese Tommaso Spinola con 34 galere sconfisse presso la Sardegna un'armata Pisana. Il bottino fu di 930 prigionieri e di parecchie navi alle quali furono predate 28000 marche d'argento delle quali 10.000 si dettero all'opera della darsena che era già in costruzione fuori delle porte dei Vacca (dal nome di una famiglia proprietaria di quei pressi). A detta darsena nel 1312 per opera di Domenico Salvago e Giovanni Merello architetti del Porto e del Molo venne aggiunta una torre nella quale venne murata la seguente epigrafe:

**MCC
CXII
Regna
nte D.
Enric
o
Roma
noru
m
Imper
atore
Sempe**

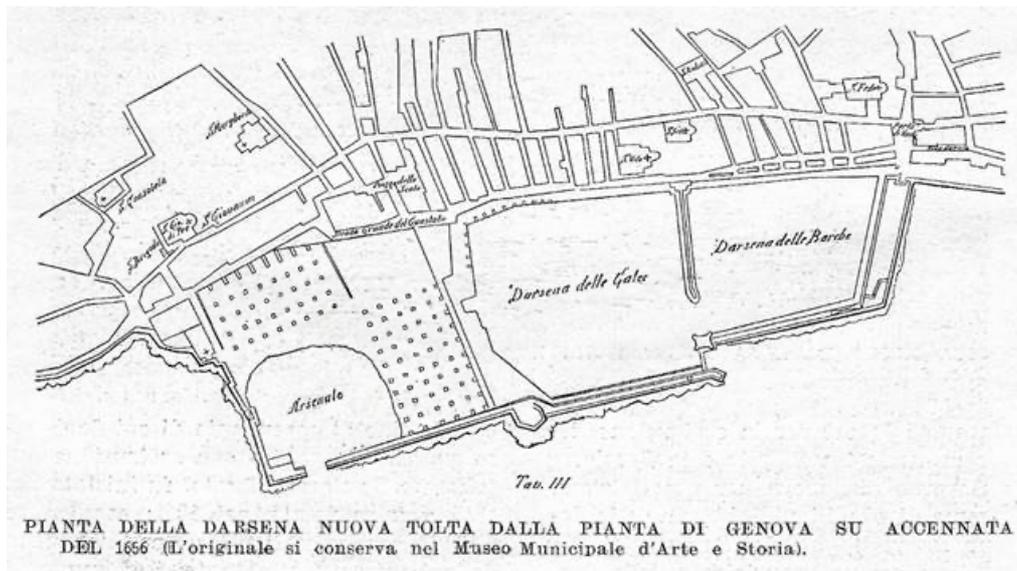


r Augusto Dominicus Selvaticus Et Joannes Merellus Operarii Portus Et Moduli Fecerunt Fieri Juxta Locum Istum Profundum Palmis XIV Turrim Que Fuit Per Girum Canne CLXXIII Jacopo Merino Existente Consiliario Dictis Operis (1312 Regnando D. Enrico Imperatore sempre augusto dei Romani gli Architetti del Porto e del Molo Domenico Selvatico e Giovanni Merello, presso questo luogo profondo palmi 14 fecero fare una torre che fu di palmi 173. Assisteva come consigliere a questa opera Jacopo Merino).

Nell'anno 1363 sotto la direzione di Percivalle de Marini e Carlotto de Lorenzi furono costruite due palizzate e quindi un molo per cingere lo specchio d'acqua che allora prese il nome di "Darsena nuova alla Porta dei Vacca" per distinguerla da quella più antica di S. Marco a cui si diede l'appellativo di "vecchia".

Nel 1402 da Adriano Grimaldi e Carlo e Pietro Cicogna ne furono aggiunte altre due e venne continuato il muro.

Nel 1416 il Doge Tommaso da Campofregoso, rinomato per la sua munificenza, avendo già donato per alleggerire le gravezze della patria 60.000 ducati d'oro ed avendo pure impegnato i più preziosi arredi di sua proprietà per preparar una grossa armata contro Alfonso d'Aragona, faceva riparare e pulire la darsena, chiuso lo sbocco con una palizzata, dopo averne vuotata l'acqua con una macchina munita di una grande ruota girante ed avente numerosi vasi capaci di 5 mezzaruole (800 litri) e mercé pure 27 cicogne per le quali lavoravano 800 persone notte e giorno.



190 cubiti e alto 10 e un altro verso le muraglie vecchie lungo 60 cubiti. La cura dei lavori venne attribuita a Battista Mazzures, Gabriele Senestrario e Gaspare Vivaldi.

Alcuni anni dopo, peggiorate le condizioni della darsena, il Governo con decreto 18 dicembre 1440 ne affidava la cura e il regime ai Padri del

Comune, con piena facoltà di spendere quanto occorresse per gli opportuni restauri.

Nel 1516 si faceva pulire e nel 1520 si costruiva un altro muro verso ponente.

Nel 1545 dai Padri del Comune la darsena fu ristorata e a ricordo dell'avvenimento venne sovrapposta una targa con la seguente iscrizione in elegantissimo latino dettata da Iacopo Bonfadio:

Hunc Portum Magno Aggere Diuturna Maris Terraeque – Colluvie Oppletum Cuniculosque – Gaspar Grimaldus Bracellus Paulus Saulius Casanova – Et Cataneus Pinellus Aediles Summa Diligentia Purgatos – Mensibus Circiter Quattuor Reddiderunt Aversisque Alio – Cloacis Duro Topho Scopulosque Effractis Ripis – Eleganter Erectis Aqua In Altitudinem Palmorum – Tredecim Fosso Alveo Introductam Tutissimam – Navibus Stationem Praestiterunt – Anno MDXXXXV - XX Julii.

La traduzione è: Gaspare Grimaldi, Paolo Bracello, Saulio Casanova e Cattaneo Pinelli edili in circa 4 mesi con somma diligenza, con una grande opera murale consegnarono sgombrato questo porto riempito continuamente di colluvie, di mare e di terra e i canali e girate altrove le cloache, rotti gli scogli e il duro tufo, costruiti elegantemente gli argini, introdotta l'acqua per un'altezza di 13 palmi dal fondo del fosso, resero sicurissima la stazione per le navi. Anno 1545 - 20 luglio.

Dopo di ciò venne il tempo in cui la nostra marina languì. Dopo Carlo V le nazioni d'Europa salirono tutte in grandezza. Sotto Carlo VIII, Luigi XII e Francesco I la Francia non ostante i suoi scontri sfortunati con l'Impero si consolidò e il suo popolo si unì e acquistò valore. L'Inghilterra sotto Enrico VII e VIII ebbe molto onore e potenza e perfino le province unite d'Olanda e la Spagna (che da Noi era stata fatta grande) spadroneggiarono sui mari. Genova e Venezia non più arbitre dell'universale commercio furono costrette a difendere da sole i possessi di Levante che poi perdettero nell'ineguale cimento contro tutta la forza dell'Impero Ottomano.

Erano dunque passati i tempi di Oberto, Pagano, Luciano, Pietro, Andrea Filippino e Gian Andrea D'Oria di Tommaso Spinola di Egidio Boccanegra di Simone Vignoso di Pietro e Giovanni Fregoso di Biagio Assereto e di Colombo.

Nei secoli seguenti vennero fatte alcune riparazioni alla darsena e specialmente nel 1769 anno in cui si procedette alla espurgazione del fondo con le "bette" ed anni dopo con la macchina detta "mondonuovo" per togliere il putridume che emanava cattivi odori e cagione come credevasi delle malattie sviluppate fra le ciurme delle galere ivi ancorate. È utile rammentare che la ciurma delle galere era formata dai condannati ai lavori forzati e dai prigionieri di guerra e dai volontari vendutisi (bonaegia) che durante l'inverno venivano fatti lavorare nelle frequenti opere di scavo e manutenzione della darsena.

La nostra darsena veniva infine messa a sacco dagli Inglesi nel 1814 e diventava deserto il posto dal quale partirono quelle galere che sconfissero Pisa, Venezia, Cipro e il Re con tutti i Principi di Aragona, che sconfissero tante volte i Catalani e bersagliarono il cuore dello stato Ottomano costringendolo a venerazione ed obbedienza.

Ma presto tal deserto si mutò in florido e ubertoso terreno e dov'era la morte e sconfitta balenò gioia, vita e vittoria. Sotto Vittorio Emanuele I la nostra marina ebbe un capo assai intelligente nel Conte Ammiraglio Des-Geneyts il quale rinnovò le glorie dei D'Oria e di Colombo. Avendo il Bey di Tripoli imposte alcune regalie ed essendo rimasti vani gli sforzi di Napoli e dell'America di ridurre la prepotenza Algerina partì una flottiglia dai nostri porti e sotto Tripoli incendiò un Brick nemico. Impaurito l'imbelle Signore scese ad accordi. L'Europa meravigliata vide in quel fatto eroico il risorgimento di un temuto valore e la poesia cantò il fatto e ai trionfi della Meloria, di Curzola, della Morea, della Sapienza, di Cipro e di Ponza equiparò quello di Tripoli.

Il prelodato Ammiraglio creò con opera animatrice tutto il fianco destro della darsena di allora, ovvero l'arsenale, che destò in quel tempo grande ammirazione.

Verso la fine del regno di Re Vittorio Emanuele I l'abate Gagliuffi dettava una iscrizione da mettersi sulla porta a destra della Batteria della

Campanetta a perenne ricordo degli utili e magnifici ristori ed accrescimenti fatti alla nostra darsena.

Essa e la seguente:

Rex Victorius Emanuel

Naviglis Militaris Recipiendis

Additum stationem Armamentarium

Ampliavit Et Muniit

(Re Vittorio Emanuele ampliò e fortificò la stazione aggiunto l'arsenale per accogliere le navi regie).

Fin al secolo XVIII la darsena comprendeva 3 bacini separati dei quali il più orientale era usato come scalo mercantile ed era chiamato darsena del vino e delle barche. Seguiva la darsena delle galere ed ultimo si trovava l'arsenale. Ma dopo questo secolo le galere cedettero il posto al nuovo tipo di navi da guerra e perciò la loro darsena, non essendo più adatta allo scopo, venne adibita a scopi commerciali.

In una relazione presentata nel 1851 al Consiglio Comunale di Genova dal Consigliere Brussolino veniva fatto rilevare come la darsena non fosse di sicuro rifugio per le navi da guerra neppure in tempo di pace e la necessità di trasformarla a scopi unicamente commerciali.

Le trattative col Parlamento Subalpino furono lunghe ed ostacolate dalla guerra ed ebbero termine nel 1861 anno in cui si iniziarono i lavori per la costruzione del nuovo arsenale fra S. Vito e la Spezia.

Il Governo disponeva per questi lavori la somma di 4-5 milioni dei quali sette dovevano essere pagati dal Comune di Genova che diveniva proprietario della darsena, del bacino di carenaggio e del cantiere della Foce. Il Comune però non ne sborsò che L. 1.685.040 in seguito ad una convenzione stipulata fra il munifico Duca di Galliera Raffaele De Ferrari e il R. Governo. Fu obbligato tuttavia a cedere senza compenso le aree e a contribuire alle spese per la costruzione delle dogane.

Presentemente la darsena è suddivisa in Deposito Doganale, Sezione di Deposito Franco e Deposito Civico. I suoi fabbricati sono distinti nei quartieri di Tabarca, Caffa, Metellino, Famagosta, Cembalo, Cembalo piccolo, Galata e Scio. I magazzini che sono nei fabbricati comunicano fra

loro con spaziosi corridoi e per salire sui loro piani superiori vi sono comode scale di servizio e ascensori.

Complessivamente hanno una superficie di mq. 37.191 oltre a mq. 8.017 fra corridoi e terrazzi.

All'entrata della darsena trovasi il vecchio bacino di carenaggio di cui darò pure qualche cenno. La sua costruzione, autorizzata da Carlo Alberto, fu iniziata nel 1845 e fu ultimata nel 1851; costò lire 2.790.000 delle quali 250.000 per l'acquisto della barca porta natante. La seguente lapide posta nel fabbricato annesso ne ricorda gli artefici e i promotori:

Classium Pro Re

Topho Effosso Concluso Mare

Kar Albertus Re

Eugenius Sabaudiae Moderator Classium

Constituebant

Damianus Marcellus Sauli Genuensis

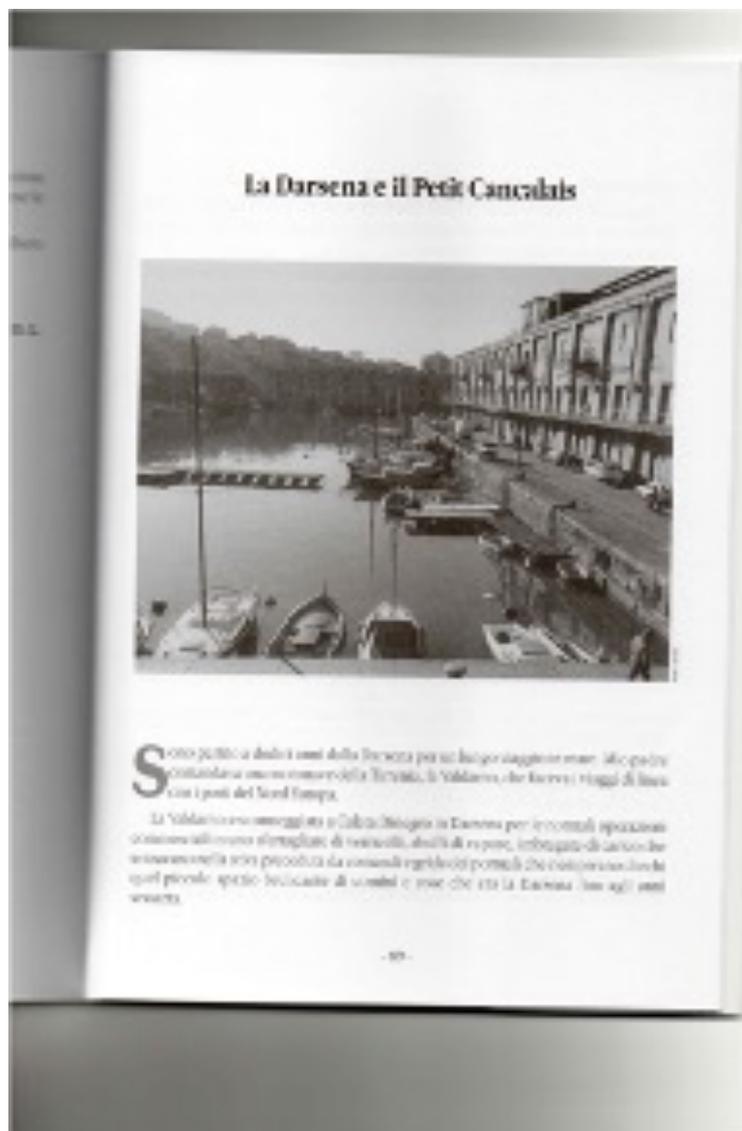
Volebat Consumabat

Ab An. MDCCCXLVII Ad MDCCCLI

Sauli genovese – portava a compimento – dall'anno 1847 al 185Dal 1870 al 1909 venne esercitato dal Comune benché molti privati concorressero per averlo in affitto. Venne poi affittato alla ditta Nicolò Odero e C. per il canone annuo di L. 14.500 con l'obbligo alla ditta di provvedere alle spese di un nuovo macchinario per il prosciugamento L'estensione prossima delle franchigie doganali a tutto il porto avrà reso perplessi i singoli esercenti industrie nel deposito franco e in parte della darsena per il timore che il

beneficio generale possa in qualche modo diminuire quello particolare. Vani timori. Quando il porto franco sarà un fatto compiuto sorgeranno nuovi lavori e nuove industrie senza danneggiare le esistenti. Noi Italiani presi personalmente siamo in generale dotati di una certa genialità superiore a quella degli stranieri ma ogni modo è da sperare che la rinnovata coscienza nazionale possa gradatamente colmare questa lacuna. Le tre tavole che illustrano l'articolo A dell'ing. De Marini furono eseguite con rara maestria dalla sig.na pittrice prof. Margherita Oberti, già tanto benemerita di questa Rivista.

In ogni modo è da sperare che la rinnovata coscienza nazionale possa gradatamente colmare questa lacuna. Le tre tavole che illustrano l'articolo A dell'ing. De Marini furono eseguite con rara maestria dalla sig.na pittrice prof. Margherita Oberti, già tanto benemerita di questa Rivista.



COMMENTO DI DECIO LUCANO da PERO' IL PORTO E' ANCORA QUELLO ed Ferrari 2001 2^a ed. autore Decio Lucano

Se la Darsena come scrive Giovanni Comisso è la nonna del porto, la mia Darsena ha fatto parte della mia vita e la riprendo dal mio libro “ Però il porto è ancora quello” ediz De Ferrari, 2001 2^a ed. .

Pierangelo Campodonico scrisse che il “ porto è il museo di se stesso. Ho voluto riportare il capitolo dedicato alla Darsena perché a questa parte del porto mi legano anni di vita e di affetto.

Quando divenni insegnante , e lo feci per 19 anni, mi stupii che in una città come Genova i ragazzi del primo anno (medie e Nautico) non conoscessero il porto, le navi il mondo del mare. La sede a mare del Nautico in Darsena (8rappreentsta dalla fotografia di calata Dinegro fu un'occasione eccezionasle , dopo anni di battaglie con il Comune per fare conoscere il porto e le navi dal vivo ; il porto era allora soprattutto il Porto Vecchio, nominato dopo le colombiane Porto Antico (a Trieste si chiama sempre con rispetto e dignità Porto Vecchio).

Nella foto degli anni '70 e '80 in testata c'erano le aule, tre piani, due aule di marinaresche, un grande salone, al secondo piano, la sala da carteggio, poi le aule con i radar e la navigazione elettronica, sul terrazzo la capannina meteorologica , in calata un magazzino e il locale per le esercitazioni dei costruttori navali in cui gli allievi imparavano a costruire progettare modelli di navi antiche , storiche e moderne. Il Magazzino era adibito alla manutenzione delle barche che erano ormeggiate davanti , un motoscafo per le esercitazioni fuori dal porto, due lance e ancora per poco una classica baleniera in fasciame inglese. Ricordo grossi granchi che ogni tanto spuntavano dagli anfratti della banchina.

'era un piccolo cantiere che costruiva barche in vetroresina, sembra tutto calmo, rispetto a oggi con il Museo e il sommergibile.

PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

NAVI TRA SCIENZA E FANTASCIENZA

Conversazione di **Guido Barbazza**

A tutti i Soci Genova 8 luglio 2021

Carissime/i, RIAPRIAMO I BATTENTI!!!

A titolo beneaugurale, abbiamo pensato di concludere quest'anno sociale - forzosamente dedicato a periodici incontri via web a causa della pandemia in atto – con l'organizzazione di un evento in presenza nella forma di APERICENA

che si terrà il giorno

MARTEDI' 20 luglio 2021

presso il Ristorante San Giorgio – Marina di Sestri Ponente

**In questa occasione avremo non solo l'opportunità di incontrarci e di brindare per la stagione estiva e per il prossimo futuro, auspicabilmente più sereno, ma anche l'occasione per ascoltare il nostro validissimo socio,
ing. GUIDO BARBAZZA**

che, incrociando le sue ben note doti di esperto ingegnere navale e di arguto scrittore, ci intratterrà sul tema

“NAVI TRA SCIENZA E FANTASCIENZA”

L'evento avrà il seguente svolgimento:

- ore 18,30/19,15 Incontro partecipanti
- ore 19,15/20,30 Apericena
- ore 20,30/21,40 Saluti introduttivi e Relazione
- ore 21,40/22,00 Q&A e saluti finali

Tale iniziativa vuole costituire non solo un momento di incontro conviviale tra i soci, ma anche un momento di ringraziamento che il Propeller Club genovese intende rivolgere a tutti i soci che, in una situazione così difficile, hanno continuato a mostrare la loro vicinanza e la loro comprensione, sia seguendo i nostri eventi via web, sia versando le quote sociali, sia collaborando alla realizzazione di incontri, grazie anche a nuove idee e spunti. In questa ottica, sono pertanto molto lieta di invitarvi a partecipare a questo evento che, ovviamente, si realizzerà nel pieno rispetto di tutte le norme precauzionali, imposte dalla situazione pandemica.

In particolare, segnaliamo che l'evento si terrà esclusivamente all'aperto: inoltre, per mantenere il rispetto delle distanze, la location potrà accogliere non più di una cinquantina di soci (comunque muniti di mascherina).

Le prenotazioni andranno effettuate esclusivamente tramite una e.mail

(propellergenova@propellerclubs.it) entro le ore 15,00 di giovedì 15 luglio.

I soci prenotati riceveranno un pass con tutte le istruzioni per accedere alla location.

La Segreteria resterà sempre a vostra disposizione per ogni necessità.

Con la gioia di poter rivedere presto almeno una parte di voi, invio i miei più cari saluti!

Giorgia Boi Presidente

LETTERA APERTA SUL FUTURO DEL CLUB della Presidente Avv. Prof. Giorgia Boi

Caro Decio, ora che la normativa antipandemica ha allentato le strette imposizioni e si stanno riprendendo i normali incontri sociali, rispondo a quanto trovo scritto tra le tue News del giugno scorso riguardo al Propeller Club.

Come ben sai, il Propeller Club ha sempre basato la sua attività associativa su incontri prevalentemente serali e conviviali destinati ai soci ed ai loro ospiti, a cui si sono anche aggiunti workshops o tavole rotonde pomeridiane, ideate soprattutto per permettere agli studenti che si approcciano al mondo del mare, di seguire eventi di significativa rilevanza per ampliare la loro cultura.

Purtroppo, a causa della grave pandemia che ci ha colpiti, da tempo non è stato più possibile organizzare eventi in presenza. Dovendo rispettare le norme che ci sono state imposte e che

impedivano assembramenti nelle nostre usuali locations (ricordo che le nostre riunioni sono sempre state molto affollate!), il Propeller Club genovese - volendo rimanere sempre molto vicino ai suoi soci - ha così ideato una serie di incontri via web che, in effetti, ci hanno permesso di mantenere vivi i contatti con tutto il cluster marittimo e di dibattere tanti importanti temi che hanno di volta in volta interessato i vari settori marittimo/portuale/trasportistico.

E' stato così possibile avere relatori di alto livello che hanno trattato il tema della rinascita post pandemica ed, in particolar modo, il sistema dei webinar ci ha consentito di organizzare anche incontri internazionali, ovvero incontri in cui abbiamo potuto coinvolgere relatori stranieri di fama internazionale che, molto probabilmente, non sarebbero potuti venire a Genova per presenziare ad una delle nostre riunioni.

Quindi, pur nelle costrizioni normative, in questo modo si è potuto mantenere vive le interrelazioni con il nostro mondo, addirittura aggiungendo un quid di esperienze internazionali, cosa che i nostri soci hanno gradito molto.

Non c'era evidentemente altra soluzione operativa e devo dire che tutti i nostri soci hanno ben compreso la difficile situazione e si sono schierati solidali assieme al Club, condividendone l'impostazione e dando molti positivi riscontri. Non si è trattato quindi di non avere coraggio, come qualcuno vorrebbe sostenere, bensì di avere la responsabilità di rispettare le norme, trovando al tempo stesso il modo per proseguire l'attività sociale ! E ciò, consentimi di dire, non ha trasformato il Club in un webinar, bensì ha confermato gli intendimenti associativi di un Club che ha voluto riservare anche attenzioni alla salute dei propri soci e mantenere al tempo stesso il suo spirito aggregativo e di vicinanza.

Tornando in questo mese agli incontri in presenza, in virtù delle disposizioni in vigore, spero che ci si possa così avviare

alla consuetudinaria attività sociale, cosa che tutti noi auspichiamo fortemente. Ma, come ben sai, solo i prossimi esiti pandemici potranno dirci cosa ci riserva il futuro.

Spero tanto che pubblicherai queste mie righe che auspico possano contribuire a far comprendere le ragioni delle scelte operate forzosamente non solo dal Propeller Club genovese ma anche da tutti i Propeller esistenti sul territorio nazionale.

Seguendoti sempre con molto affetto, ti ringrazio e ti invio un caro saluto.

Giorgia Boi



Gli appuntamenti di EstateSpettacolo 2021 in programma fino al 25 settembre:

- mercoledì 14 luglio:

- o **Arena del Mare - Balena Festival - The Zen Circus + Balto**
- o **Piazza delle Feste - Serata Accademie Lizard Genova-Groove Factory**
- **giovedì 15 luglio:**
- o **Arena del Mare - Balena Festival – Iosonouncane + Bilbosa**
- o **Piazza delle Feste - Ridere d'Agosto... ma anche prima - Andrea Di Marco “Stonato”**
- **venerdì 16 luglio: Arena del Mare - Balena Festival - Frah Quintale + Eames**
- **sabato 17 luglio:**
- o **Arena del Mare - Balena Festival – Psicologi + Uguruai**
- o **Piazza delle Feste - Porto Antico Prog Fest - The Trip, Gleemen - Tributo A Bambi Fossati & Jimi Hendrix, Blind Golem, Magia Nera**
- **domenica 18 luglio:**
- o **Arena del Mare - Balena Festival – Ministri + Pablo America**
- o **Piazza delle Feste - Porto Antico Prog Fest – cineconcerto “The Wall” Ranestrane, Fungus Family, Melting Clock**
- **lunedì 19 luglio:**
- o **Arena del Mare – Genvision**
- o **Piazza delle Feste - Filarmonica Sestrese**
- **martedì 20 luglio:**
- o **Arena del Mare - Palco sul Mare Festival – I Pirati dei Caruggi**
- o **Piazza delle Feste - Gezmatanz Festival - Matteo Scandroglio "In the eyes of the whale"**
- **mercoledì 21 luglio:**

o Arena del Mare - Goa-Boa Festival - El Chapulin Solo [Manu Chao Acustico]

o Piazza delle Feste - Gezmatz Festival - The swingers orchestra

• giovedì 22 luglio:

o Arena del Mare - Ridere d'Agosto... ma anche prima - Paolo Conticini "La prima volta"

• Piazza delle Feste - Gezmatz Festival - John Patitucci "Remembrance trio"

• venerdì 23 luglio:

o Arena del Mare – GoaBoa Festival – Margherita Vicario – Iside - Bais

o Piazza delle Feste - Gezmatz Festival - Avishai Cohen "Big Vicious"

• sabato 24 luglio:

o Arena del Mare: GoaBoa Festival – Ron Gallo – Colombre – Charlie Risso – Laila Al Habash - Cickpee

o Piazza delle Feste - Gezmatz Festival - Matteo Mancuso trio

• domenica 25 luglio: Piazza delle Feste - Gezmatz Festival – Mask Me Now + Laboratorio orchestrale jazz del conservatorio di Torino

• lunedì 26 luglio:

o Arena del Mare: Francesco De Gregori

o Piazza delle Feste: Banana Joe + The Black Armadillos

• martedì 27 luglio:

o Arena del Mare – Jethro Tull

o Piazza delle Feste - Palco sul Mare Festival - Paolo Bonfanti con

special guest

• mercoledì 28 luglio:

o Arena del Mare - Ridere d'Agosto... ma anche prima - Drusilla Foer “Eleganzissima”

o Piazza delle Feste - Palco sul Mare Festival - Bobby Soul con special guest

o Isola delle Chiatte - Il Pianista sull'oceano rilegge Genesis, Emerson Lake & Palmer, Sakamoto, Delirium, La Coscienza di Zeno, La Maschera di Cera (Duo piano-voce Luca Scherani con Alessandro Corvaglia)

• giovedì 29 luglio: Piazza delle Feste - Palco sul Mare Festival - Giuseppe Scarpatò & EraOra con special guest

• venerdì 30 luglio:

o Arena del Mare: Fiorella Mannoia

o Piazza delle Feste - Palco sul Mare Festival - Reunion

• sabato 31 luglio: Piazza delle Feste - GIMYF – Genoa International Music Youth Festival “Opera pop - Lirica raccontata ad arte”

• domenica 01 agosto: Piazza delle Feste - Ridere d'Agosto...ma anche prima - Concerto D.O.C. a favore Associazione Gigi Ghirotti

• lunedì 02 agosto: Piazza delle Feste - Pink Ribbon cover band

• martedì 03 agosto: Arena del Mare - Ritornerai – spettacolo su femminicidio + Mimose – Donne in Musica

• mercoledì 04 agosto: Arena del Mare - Andrea Pucci

• giovedì 05 agosto: Arena del Mare – Palco sul Mare Festival - Angelo Branduardi

• venerdì 06 agosto:

o Arena del Mare - Beppe Gambetta con Mark Harris

o Piazza delle Feste: Daniele De Gregori

• sabato 07 agosto:

o Arena del Mare - Giò Evan

o Isola delle Chiatte - Sea Stories Festival – Noesis, Concerto per chitarra - Susanna Roncallo, Luca Agricola

• martedì 10 agosto:

o Arena del Mare – Ron

o Piazza delle Feste: Showtime

• mercoledì 11 agosto: Isola delle Chiatte – Love Over Bot

• giovedì 12 agosto: Arena del Mare - Shel Shapiro

• venerdì 13 agosto: Isola delle Chiatte - Sea Stories Festival - Datteri e grattacieli - Pino Petruzzelli

• sabato 14 agosto: Arena del Mare – Enrico Ruggeri

• mercoledì 18 agosto: Arena del Mare –Loredana Bertè

• venerdì 20 agosto: Arena del Mare - Queen Mania

• domenica 22 agosto: Isola delle Chiatte - Sea Stories Festival - Storie di sale

Michela Gatto, Andrea Tich

• venerdì 27 agosto: Arena del Mare - Simona Molinari

• 26 – 30 agosto: Sea Stories Festival – Corto Maltese - La ballata del mare salato – Igor Chierici e Luca Cicoella

• 27 agosto – 05 settembre: Piazza delle Feste - Suq Festival

• lunedì 30 agosto: Arena del Mare - Goa-Boa Festival – Motta –

Emma Nolde – Eugenia Post Meridiam

- **sabato 04 settembre: Arena del Mare – Balena Festival - Apparat**
- **lunedì 6 settembre – Arena del Mare – Balena Festival – Cachemire**
- **9 – 12 settembre: Piazza delle Feste - Music Expo**
- **sabato 11 settembre: Electropark – Alberto Brutti pres. Karu**
- **domenica 12 settembre: Arena del Mare - Goa-Boa Festival - Ariete**
- **giovedì 16 settembre: Arena del Mare - Goa-Boa Festival – La Rappresentante di Lista - Anais**
- **sabato 18 settembre: Electropark – Alex Hiddell pres. Ravot**
- **sabato 25 settembre: Electropark – Bo!led pres. Different, Us**

Ufficio stampa

Giusi Feleppa 3357157199 gfeleppa@portoantico.it

Claudia Tirasso 3357406815 ctirasso@portoantico.it

ISTITUTI TECNICI SUPERIORI DEL MARE: UNA RICCHEZZA DA TUTELARE

**Nel suo discorso programmatico alle Camere del febbraio 2021, il
Presidente del Consiglio Mario Draghi ha**

espressamente menzionato gli Istituti Tecnici Superiori, i cosiddetti ITS, sottolineando l'importanza del loro ruolo nell'ambito della più ampia visione verso la ripresa economica del Paese. Infatti, nel piano di rilancio, la formazione rispondente ai fabbisogni di competenze e sviluppo tecnologico delle imprese è il primo indispensabile passo per promuovere l'occupazione dei giovani, incentivando la creazione di nuovi posti di lavoro.

Gli ITS del settore marittimo rappresentano un'eccellenza di questo sistema formativo: dalla loro istituzione, infatti, sono oltre duemila gli allievi che si sono diplomati presso gli ITS del mare, con un tasso di occupazione prossimo al 100%. È stato possibile ottenere tali importanti risultati grazie a percorsi di formazione volti a rispondere alle specifiche esigenze del settore, che hanno consentito al personale marittimo di raggiungere un elevato livello di professionalizzazione. Confindustria, che da sempre è favorevole ad una riforma protesa a rafforzare gli ITS, segue con particolare attenzione l'iter parlamentare del provvedimento "Ridefinizione della missione e dell'organizzazione del Sistema di istruzione e formazione tecnica superiore in attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza", che unifica sei proposte di legge di iniziativa parlamentare. I recenti emendamenti al testo originario del provvedimento – sostenuti anche da Confindustria – sono apprezzati dalla Confederazione Italiana Armatori perché con essi viene riconosciuta la stretta connessione degli ITS con le imprese del settore di riferimento rafforzando al contempo il ruolo delle imprese nelle fondazioni ITS stesse. Viene inoltre, riequilibrato il rapporto con le università, lasciando piena autonomia agli ITS e valorizzando la loro attività ai fini dell'accreditamento presso le Regioni e il relativo ottenimento dei fondi pubblici.

Confitarma, infatti, ha sempre sostenuto l'esigenza di attribuire agli ITS un'identità specifica, in quanto la flessibilità dimostrata da tali Istituti nel riuscire a rispondere ai fabbisogni specifici del mercato del lavoro è un punto di forza che non può essere subordinato ad altri sistemi e processi formativi e didattici.

Ciò è tanto più necessario per l'industria marittima, in cui la formazione per lavorare a bordo delle navi riveste carattere obbligatorio, è disciplinata da normative nazionali ed internazionali e, dopo un percorso triennale negli ITS, si conclude con un esame unificato per il conseguimento sia del Diploma Tecnico Superiore sia del Certificato di Competenza di Ufficiale di Coperta o di Macchina.

Secondo Confitarma, nel corso della discussione parlamentare sarebbe opportuno introdurre anche misure volte a svincolare gli ITS dal sistema di finanziamento sulla base di bandi annuali, al fine di consentire una adeguata programmazione dei corsi garantendo la certezza della continuità formativa.

L'auspicio di Confitarma è, quindi, che l'iter parlamentare del provvedimento attualmente in discussione presso l'Assemblea della Camera dei Deputati, che dovrà poi passare al Senato, possa finalmente dare agli ITS quella riforma organica necessaria per fornire ai giovani le competenze effettivamente richieste dal mercato del lavoro e per non sprecare l'opportunità che il Governo Draghi ha messo a disposizione nel PNRR, che prevede risorse per 1,5 miliardi in 5 anni.

In questo contesto, la formazione rispondente ai fabbisogni delle imprese potrà produrre effetti molto positivi sull'occupazione dei marittimi italiani e, quindi, offrire ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni.

Roma, 19 luglio 2021 Contatti: Noli Mazza
e-mail: noli.mazza@confitarma.it

fine