

In allegato la newsletter, ma si può visitare il sito con una varietà di voci e in archivio tutte le DL NEWS.

<http://www.deciolucano.it/download.html>

**Le Capitanerie di porto, la Gente di Mare
e un Ministero che non c'è...**
di **Tobia Costagliola**

Su richiesta di Decio Lucano provo ad affrontare uno dei tanti argomenti di cui abbiamo spesso trattato nelle NEWS : i Marittimi o, più poeticamente, La Gente di Mare. Non è un argomento da poco, perché scrivere sui marittimi conduce, inevitabilmente, a tirare in ballo gli armatori da cui i marittimi dipendono, le istituzioni competenti quali il Ministero (che nei fatti come se non ci fosse), il suo braccio operativo (Autorità Marittima o meglio, il Corpo delle Capitanerie di Porto), il Mare stesso, le navi e tutto ciò che ruota intorno ad esso. In sostanza si tratta di una parte integrante dell'Economia del Mare di cui si parla troppo poco ed a singhiozzo, senza avere, ad ogni livello, la consapevolezza della sua valenza economica e sociale in un contesto sia nazionale che globale.

Come sapete, il Ministero della Marina Mercantile, nel 1993, fu incorporato nel Ministero dei Trasporti nel corso dei tagli, definiti "provvidenziali", alle elefantache istituzioni dello Stato.

Tagli , ancora oggi, rivelatisi insensati e “scellerati” perché decisi, grossolanamente, da politici arroganti ed incompetenti. Politici con alte cariche istituzionali che, a distanza di tanti anni, anche se “rimpiazzati” , ancora non hanno fatto tesoro degli errori compiuti e, in sovrappiù, hanno istituzionalizzato l’ignoranza e l’incompetenza alimentando e rafforzando una burocrazia che diventa sempre più pervicace ed indistruttibile : non è una opinione, ma sono i fatti a dimostrarlo.

Il Ministero che non c’è

I fatti sono che le funzioni (ritenute minori rispetto a quelle degli altri dicasteri) dell’ex Ministero della Marina Mercantile, poi ex Ministero dei Trasporti e della Navigazione, oggi sono confluite in un Ministero definito delle Infrastrutture e Trasporti dove le problematiche marittime vengono trattate con processi decisionali più consoni a quelle degli autotrasportatori o ai costruttori e manutentori di ponti e gallerie. E, quando le questioni sono complesse, il responsabile del Dicastero si affida alle decisioni o alle direttive della C.E. (Comunità Europea), per non sbagliare.... All’esterno appare evidente che la complessa e articolata struttura tecnico-amministrativa esistente nel “compianto” Ministero della Marina Mercantile, con tutte le sue articolazioni e competenze acquisite con anni di esperienza, è stata dapprima “fagocitata” e poi gradualmente smantellata utilizzando, fino all’esaurimento, le professionalità residue passate in quiescenza. Tutto ciò a detrimento della necessaria continuità operativa, senza creare nuove figure professionali adeguate alle delicate e molteplici funzioni proprie di un dicastero tanto importante.

Ben pochi ricorderanno che , una volta, i funzionari civili della carriera direttiva del Ministero della Marina Mercantile, all’atto dell’assunzione, prestavano servizio per tre anni presso

una Capitaneria per conoscere i servizi periferici e l'organizzazione di un grande porto (Il Ministero scomparso aveva ben sei Direzioni generali ed un Ispettorato tecnico). Abbiamo visto, in questi anni , con quanta “celerità” (si fa per dire) sono state recepite alcune direttive dell' I.M.O. e C.E, per l'armamento, sicurezza, istruzione nautica, economia del mare, ambiente, porti, ecc e abbiamo anche constatato, a volte, le difficoltà di traduzione di documenti (!). E , ancora , ci siamo resi ridicoli per l'abolizione del titolo di Capitano di Lungo Corso e di Macchina avendo male interpretato o tradotto una direttiva europea in proposito.

E' stato sufficiente redigere un decreto esecutivo per il braccio operativo del Dicastero ed ecco che con un colpo di spugna , quasi sacrilego, si sono cancellati secoli di storia e di tradizione marinara tra l'indifferenza generale , se pur con inascoltate ed indignate voci degli interessati.. Ma al MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) tutto ciò non importa! C'è altro a cui pensare.... E il Comando delle Capitanerie di Porto che dovrebbe ben conoscere il significato storico e morale di questo “Titolo”, ha semplicemente compiuto il suo dovere dando esecuzione a codesta disposizione ministeriale.

Il Corpo delle Capitanerie di porto

Prima di proseguire, riporto qui di seguito, per chi non lo sapesse, una sintetica presentazione delle Capitanerie di Porto. Il corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è un corpo ad ordinamento militare , cui sono affidati compiti relativi agli usi civili del mare, svolti in dipendenza funzionale dai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali.

Con l'entrata in vigore del Decreto Presidenziale recante la riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

*(3 dicembre 2008 entrato in vigore il 20 gennaio 2009)
l'organizzazione del Comando generale delle Capitanerie
assume competenze importanti tra cui il "gestire" del
personale marittimo e relative qualifiche professionali.*

Le sue articolazioni territoriali, ai sensi del Codice della Navigazione, sono le Direzioni marittime, i Compartimenti Marittimi, gli Uffici Circondariali Marittimi e gli Uffici Locali Marittimi. L'appartenenza alla Marina Militare, nel cui ambito le Capitanerie di porto esercitano comunque, oltre che ai profili legati all'ordinamento ed allo status del personale, si concretizza nell'esercizio, in regime di concorso con la Forza Armata, dei compiti di ordine militare previsti dalla legge. Nel novero di queste funzioni si collocano oggi la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e del trasporto via mare, delle attività che si svolgono nei porti e lungo i litorali. Le attribuzioni funzionali moderne collocano le Capitanerie di Porto alle dipendenze funzionali anche del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, Dicasteri che hanno ereditato le attribuzioni che, fino al 1994, erano riconducibili all'ambito di competenze del soppresso Ministero della Marina Mercantile.

Non sono qui a descrivere l'operato meritorio ed incommensurabile di questo Corpo svolto in ogni tempo e nell'attuale contesto geopolitico, sociale, economico e sanitario, riscuotendo il consenso, l'ammirazione e tante onorificenze sia a livello nazionale che internazionale.

Oggi, nei mass-media ed in tutte le giuste sedi, il binomio Capitanerie-Coast Guard è sempre associato alle sue benemerite senza mai un segno di disapprovazione o di discredito.

Ma cosa c'è che non va , oggi ?

Altro esempio di decisione ministeriale che denota , a dir poco, una scarsa o inesistente considerazione della categorie dei marittimi e delle loro esigenze è l'ordinanza con cui si istruisce il Corpo delle Capitanerie e quindi le Direzioni Marittime sui criteri della composizione delle Commissioni di esami. Istruzioni che, puntualmente rispettate dalle Direzioni Marittime, producono dei bandi di esami che espressamente precisano : [...] La Direzione Marittima [...] provvederà a stilare, sulla base delle istanze pervenute e tenuto conto della disponibilità dei membri della commissione, il relativo calendario di esami[...]. Si tratta di esami che, tra gli altri, una volta venivano chiamati Patente di C.L.C. e D.M. e Patentino per Coperta e Macchina : oggi è vietato parlare di questi titoli. Sono anni , ormai, che la puntualità dei calendari degli esami sono influenzati negativamente dalla troppo frequente indisponibilità degli istituti tecnici o degli stessi professori . Come è possibile? Non si tratta forse di una funzione istituzionale che deve essere eseguita con una puntuale programmazione ?

La verità scoperta è che la frequente “indisponibilità” dei professori è semplicemente dovuta al fatto che essi sono tenuti a lavorare ”a gratis” : si tratta di una funzione meritoria ed “onorifica”! E così , un povero marittimo, sbarcato per sostenere l'esame, attende i comodi dei professori o degli istituti e, per i lunghi tempi richiesti, corre anche il rischio di perdere il reimbarco. Salvo qualche autonoma e isolata meritevole iniziativa, queste situazioni sono frequenti, in quasi tutte le Direzioni Marittime. Se ne scrollano ogni responsabilità : non dipende da loro(!?). E questo andazzo va avanti creando sempre maggiori disagi ad una categoria già tanto bistrattata e resa invisibile. O meglio, resa visibile teatralmente come nel caso Schettino o quello opposto del Comandante a cui viene data l'onorificenza per essere rimasto

a bordo col corona virus, incurante dei rischi e del pericolo. Non ci sono vie di mezzo. L'invisibilità da me citata è solo un aspetto della scarsa attenzione rivolta dalle competenti istituzioni alle problematiche della Gente di Mare. E viene da chiedersi perché le Direzioni Marittime e per esse il Comando Generale non si fanno carico di questi problemi che riguardano una funzione loro assegnata dal Codice della Navigazione? Non pensate che i marittimi debbano, finalmente, meritare una diversa attenzione? Ai marittimi deve essere garantito un servizio che è essenziale per il pieno svolgimento della loro attività professionale senza creare loro alcun danno o disagio. Ci sarà qualcuno che se ne farà , finalmente, carico?

Ma non si può. La spiegazione è che non si tratta di un atto autonomo dell'Autorità Marittima ma della mera esecuzione di una disposizione del competente Ministero. E ciò ci riconduce al punto di partenza: il Ministero o meglio quel funzionario o dirigente che, distrattamente, dirama una direttiva che forse andava bene in altri tempi e che, oggi, è di scarsa efficacia, generando i problemi sopra citati. Ma, evidentemente, quelle persone vivono in un'altra realtà. E' dal 2012 che è stato quasi smantellato o "svilito" un apposito "competente" Ufficio perché ritenuto inutile. Ed è per questo che, la gente comune, dotata di buon senso, pensa che l'Autorità Marittima , a maggior tutela degli interessi dei marittimi, dovrebbe esercitare la sua autorevolezza e competenza presso il Ministero affinché, in tempi tanto difficili, non si creino ulteriori danni. Ma ciò , incomprensibilmente, non accade. Possiamo solo fare delle supposizioni alla luce di quanto sta accadendo negli ultimi anni. Si nota, dall'esterno, un malcelato scollamento tra l'Autorità Marittima e ed il competente Ministero. Scollamento, secondo gli osservatori, dovuto ad un'altra

sciagurata e peregrina idea di una certa “politica” che vorrebbe , non si sa con quali modalità e criteri, eliminare la struttura o ridurre le storiche funzioni. Purtroppo, per molti ignoranti (e ce ne sono tanti) le Capitanerie di Porto servono solo a salvare i “clandestini” o , a seconda del Governo di turno, a difendere il sacro suolo della Patria dalle ” invasioni”. Tuttavia, pochi sanno che le Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, dopo le tante vite salvate (circa 154.000) nel corso delle meritorie missioni Mare Nostrum ecc. sono praticamente bloccate , con tutti i loro moderni mezzi e uomini a disposizione, già dal mese di luglio 2018 (!). E cosa dire del recente trasferimento delle funzioni di “polizia marittima” al Corpo della Guardia di Finanza? In questo stato di conseguente frustrazione ormai visibile, come possiamo attenderci autonome iniziative o adeguate pressioni per risolvere i problemi della Gente di Mare? (e non li abbiamo citati tutti).

Il problema citato è solo la punta dell’iceberg della sottovalutazione, ad ogni livello, del comparto marittimo. Che non può crescere adeguatamente senza un intelligente e fattivo coordinamento e collaborazione anche con il Ministero dell’Istruzione e dal Ministero dell’Università e Ricerca per la laurea triennale in Maritime Science and Technology per quanto concerne la formazione del personale marittimo. Ci sono poi gli armatori. Certamente a loro, tali problemi, in questa fase della formazione e della crescita professionale dei marittimi, non interessano.

L’istruttore che cambia cappello e diventa controllore

E, ancora, un'altra distorsione sottovalutata. E’ paradossale rilevare che le D.M, attraverso la loro funzione ispettiva, controllano, sulle navi, l’attività dei marittimi e la loro

preparazione nelle loro rispettive funzioni. E qui nasce un fenomeno diffuso di disistima tra i controllori e i controllati che, tutto sommato, sono in possesso di quelle stesse abilitazioni e certificazioni proprio da loro rilasciate o avallate. Troppo spesso, nelle varie visite ed ispezioni, viene rilevata l'impreparazione di singoli individui, ad ogni livello, o addirittura delle carenze nella organizzazione a bordo. Ovviamente sono molte le eccezioni che rivelano anche delle eccellenze individuali e collettive. Osserviamo la configurazione dei rapporti tra Gente di Mare e Direzioni Marittime: proviamo ad inserire al centro di uno schema immaginario la Gente di Mare con le dovute qualifiche e percorsi professionali necessari per svolgere la loro attività; da una parte poniamo le D.M. con la loro responsabilità di formazione e, dall'altra, le stesse D.M. con la loro funzione di controllo del risultato del loro stesso coinvolgimento nella formazione. Non pensate che ci sia qualcosa che non va? Sono problemi che vanno risolti con visione univoca di un comparto così delicato e vitale che richiede, innanzitutto, un migliore coordinamento e una diversa sensibilità verso le varie problematiche, da parte delle D.M. e non solo. Ma non dimentichiamo che è anche necessaria una diversa e più fattiva collaborazione con il Ministero dell'Istruzione e con la caotica e discutibile organizzazione della formazione professionale delle varie categorie, ormai fuori dal controllo di un Ministero in tutte altre faccende affaccendato...

La verità é che manca un Ministero del Mare

Resta, comunque, una constatazione inoppugnabile : la mancanza di un Ministero della Marina Mercantile la cui ricostituzione viene ostinatamente e irragionevolmente ignorata con grave danno per tutti, economia in primis. E ,

possiamo ribadire, a difesa delle Capitanerie, che loro stesse sono in sofferenza in quanto” orfane” di un Ministero che non c’è e, paradossalmente, sono a rischio di sopravvivenza. Così come non c’è, ad ogni livello, anche istituzionale, quella cultura del mare e quella consapevolezza della sua vitale importanza economica, sociale, culturale.

Tobia Costagliola

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

STELLA MARIS

Un cappello di lana per scaldare la testa e il cuore dei marittimi

Un cappello di lana per scaldare la testa e il cuore ai marittimi lontani da casa. E' uno dei regali che Stella Maris di Genova farà durante le "ship visit", le visite a bordo delle navi in porto, quando incontrerà il personale imbarcato a ridosso delle festività natalizie.

In questi giorni i volontari dell'Associazione stanno preparando i regali di Natale che verranno distribuiti durante le visite a bordo.

Oltre a qualche piccola dolcezza, a tema natalizio, come cioccolatini e barrette di cioccolato, i volontari della Stella Maris confezionano anche un calendario con i recapiti dei due club di Genova e del VTE di Prà (in cui l'Associazione accoglie i marittimi) una penna, delle piccole confezioni di prodotti per l'igiene personale, un'immaginetta sacra e un cappello in lana. Un dono, quest'ultimo, reso possibile grazie

alla disponibilità di tante persone che, insieme, produrranno più di 700 cappelli e sciarpe realizzati a mano, che verranno poi offerti ai marittimi.

Tra coloro che sono al lavoro con ferri e gomitoli, ci sono in particolare le suore di clausura carmelitane scalze di Genova e una nonna di 92 anni che abita a Genova Isoverde, ma che con la sua abilità e dedizione, non vuole far mancare un pensiero e una "coccola" a chi deve sfidare il freddo in mare e lontano dai propri cari.

Anche se al momento non è possibile frequentare i club per i marittimi, dove ci si può incontrare, svagare, dialogare e risolvere piccole necessità una volta a terra, Stella Maris non si è mai fermata e ha cercato in tutti i modi di continuare a garantire la sua vicinanza agli uomini di mare, incontrandoli a distanza oppure a bordo, sempre in sicurezza e nel rispetto della normativa, ma senza fare mai mancare lo spirito di accoglienza verso il prossimo.

diacono Massimo Franzi.

Marittimi lavoratori cardine per l'approvvigionamento globale

Per opportuna informazione segnaliamo i comunicati stampa dell'ICS e dell'ECSA che manifestano apprezzamento per la risoluzione adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite, che chiede a tutti i paesi del mondo di riconoscere i marittimi come lavoratori chiave.

<https://www.ics-shipping.org/press-release/ics-welcomes-un-draft-resolution-on-key-worker-status-for-seafarers/>
<https://www.ecsa.eu/news/ecsa-applauds-un-resolution-seafarers-key-workers-and-supports-imo-call-priority-vaccination>

La risoluzione, avanzata dall'ambasciatore Dian Triansyah Djani della Repubblica di Indonesia, incoraggia i governi ad attuare immediatamente misure per consentire il cambio dell'equipaggio e per garantire l'accesso alle cure mediche per tutto il personale marittimo.

Questo è un passo significativo nel riconoscere il ruolo cruciale che 2.000.000 marittimi svolgono nel trasporto di cibo, medicine, forniture energetiche e altre materie prime essenziali in tutto il mondo nel pieno di una pandemia globale.

La risoluzione, intitolata "Cooperazione internazionale per affrontare le sfide affrontate dalla gente di mare a seguito della pandemia COVID-19 per sostenere le catene di approvvigionamento globali", è stata presentata alla 75a sessione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite.

Mario Mattioli, presidente Confitarma, afferma: "La risoluzione dell'ONU è molto importante e costituisce un significativo passo avanti per risolvere la crisi globale dei cambi di equipaggio. (Confitarma)

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI

Le due alte ciminiere di un piroscafo dalla silhouette elegante “nave dell’anno” designata da inglesi e olandesi e che Francesco Pittaluga ha trasformato in un articolo/romanzo avvincente di mare e di avventura

“ L’ AVVENTUROSA VICENDA DEL PIROSCAFO GRADISCA “ di Francesco Pittaluga

Quando venne varata presso i Cantieri A.Stephens & Sons di Glasgow il 20 maggio 1913, né le maestranze locali né i suoi committenti, gli armatori del prestigioso “Royal Holland Lloyd” di Amsterdam, potevano immaginare che di lì a poco più di tre decenni la loro nave sarebbe stata oggetto di una delle operazioni di recupero più lunghe, tribolate e complesse che la Storia della Marineria Passeggeri possa annoverare.

Originariamente battezzato “Gelria” in onore della storica provincia olandese che noi chiamiamo Gheldria la cui capitale Arnhem verrà rasa al suolo dalla follia nazista nel 1944, si trattava di un bel piroscafo di medio tonnellaggio dalla caratteristica silhouette delle navi passeggeri che uscivano a quei tempi dai cantieri britannici: prua dritta e tagliamare affilato, poppa a clipper, cavallino pronunciato, due alberi e sovrastrutture basse suddivise in due ampi ponti di passeggiata su cui sveltavano proporzionalmente collocate a centro nave due alte ciminiere, ampi casseri prodiero e poppiero e una fila interminabile di scialuppe assicurate sia in

modalità singola che incastellate a due a due, assicurate a gru di tipo “Davits” fornite di verricelli ad azione manuale di uso comune al tempo e dovute alle nuove norme di sicurezza intervenute a seguito della tragedia del “Titanic” avvenuta mentre l’unità si trovava nelle prime fasi dell’allestimento. Vagamente simile ai nostri “Conte Rosso” e “Verde” in costruzione anch’essi nei cantieri inglesi sempre in quel periodo anche se più piccola, lunga 170 metri, larga 20 e stazzante circa 14.000 tonnellate, era propulsa da due macchine alternative a vapore a quadruplica espansione alimentate da sei caldaie a carbone per una potenza complessiva di 11.000 CV, due eliche e velocità di crociera di 17,5 nodi.

Completata e consegnata agli armatori l’8 ottobre 1913, partì il successivo 5 novembre per il viaggio inaugurale sulla linea che da Amsterdam e Rotterdam collegava l’Olanda all’America Meridionale, scalando i principali porti della costa atlantica del continente da Recife fino a Buenos Aires e comprendendo nel suo itinerario anche periodici approdi a Paramaribo nell’attuale Suriname allora Guyana Olandese fino al 1954.

Il “Gelria”, il cui equipaggio ammontava a circa 350 membri, poteva trasportare più di 1500 passeggeri così suddivisi: 250 in prima classe; 230 in seconda; 140 in terza e circa 900 emigranti alloggiati in cameroni che successivamente verranno eliminati creando una terza classe unica per 850 persone alloggiate in cabina come nelle classi superiori. Denominata al suo ingresso in servizio “Nave dell’anno” dalla stampa olandese e britannica per il lusso e l’accuratezza delle sistemazioni interne, disponeva in prima classe di ampi saloni decorati in stile Impero, di galleria-giardino d’inverno, veranda e sala fumatori tappezzata in tipiche maioliche olandesi bianche e blu oltreché di cabine tutte dotate per la

prima volta di telefono interno. Ugualmente d'alto livello le sistemazioni della seconda classe e più che adeguate quelle di terza, soprattutto quando i cameroni per gli emigranti vennero sostituiti da alloggi più consoni ad un nuovo mercato turistico che andava via via sviluppandosi.

Il piroscafo restò in servizio sulla linea Nord Europa-Sud America per circa un ventennio, con un'unica sospensione in concomitanza dell'acuirsi della guerra sui mari conseguente allo scoppio del Primo Conflitto Mondiale: a seguito infatti del siluramento da parte di un "U-Boot" germanico della sua gemella "Tubantia", la nave venne disarmata nel marzo del 1916 ma fortunatamente passò il resto della guerra indenne ormeggiata lungo una diga appartata del litorale olandese affacciato sul Mare del Nord e poté quindi riprendere servizio senza problemi fin dal marzo del 1919.

Da Gelria a Gradisca la navigazione continua con il Lloyd Triestino

A seguito della crisi economica mondiale del 1929 e dopo un infruttuoso tentativo di venderla a operatori marittimi argentini, fra 1931 e 1932 la nave fu posta in disarmo ad Amsterdam ove rimase inoperativa fino al 1935 quando, poco prima dell'inizio della guerra coloniale per la conquista italiana dell'Etiopia, venne acquisita nella flotta del "Lloyd Triestino" che la ribattezzò "Gradisca" in onore dell'omonimo comune friulano situato lungo l'alto corso del fiume Isonzo.

La nave faceva parte di un gruppo di tre unità acquistate appositamente dal governo per essere impiegate come trasporto truppe e materiali verso quella che diventerà di lì a poco l' "AOI - Africa Orientale Italiana" : le altre saranno l'

“Aquileia” ed il “Cesarea” (poi “Arno”) cui si aggiungeranno “Vienna”, “Helouan” e “California” già nei ranghi del “Lloyd” a seguito di precedenti acquisizioni. Del gruppo faranno poi parte anche le sei unità della classe “Regioni” (“Calabria”, “Piemonte”, “Lombardia”, “Sannio”, “Liguria”, “Toscana”) inizialmente gestite dalla “Società Italia” e passate al “Lloyd Triestino” nel 1936. Quasi tutte di provenienza germanica, costituiranno il fulcro della flotta di navi passeggeri gestite per conto del governo da parte delle compagnie di preminente interesse nazionale: a tale riguardo c’è da sottolineare che, una volta raggruppate tutte sotto le insegne della grande compagnia giuliana e integrate da un certo numero di navi da carico, costituiranno praticamente la metà del parco navi a disposizione della società anche se non verranno mai impiegate nei servizi di linea gestiti all’epoca dal “Lloyd” stesso che, non dimentichiamolo, nel 1936 era il massimo gruppo armatoriale nazionale annoverando una flotta sociale di 75 unità per oltre 600.000 tonnellate di stazza lorda.

Dal carbone alla nafta

Riconvertita alla propulsione a nafta e dotata di un completo impianto di aria condizionata, cosa veramente all’avanguardia per i tempi, la “Gradisca” venne fin da subito impiegata come trasporto e nave ospedale durante le operazioni belliche di Eritrea e Somalia scalando da Napoli i porti di Massaua, Mogadiscio e Chisimaio per il trasferimento di mezzi e materiali e per il rimpatrio di feriti e malati sia militari che civili. A tale proposito quella che una volta era stata la prima classe della nave venne riservata al personale civile e militare d’alto grado in trasferta, la seconda al trasporto delle truppe mentre nei locali pertinenti alla vecchia terza classe furono ricavati gli spazi per le strutture sanitarie ed il ricovero dei pazienti e del personale medico e paramedico che annoverava

nei suoi ranghi la presenza di una dozzina di crocerossine. In totale la nave disponeva di più di 700 posti letto di tipo ospedaliero e fra 1935 e 1939 venne impiegata complessivamente in una trentina di missioni fra Italia, Nord Africa, Africa Orientale e poi Spagna, durante la guerra civile, quando sarà utilizzata principalmente sulle rotte Napoli-Barcellona e Napoli-Malaga. Nel complesso ammonteranno a più di cinquantamila le persone trasportate tra feriti, malati, truppe e funzionari in servizio attivo e queste missioni si concluderanno nell'aprile del 1939 con un unico viaggio alla volta di Durazzo dove la nave verrà inviata per assistere le truppe italiane mandate ad occupare l'Albania e rientrerà a Bari e Brindisi con circa duecento nostri militari fra malati e feriti.

Posta in disarmo nel luglio del 1939, restò a disposizione e fu poi requisita dalla Regia Marina fra il maggio ed il giugno del 1940: iscritta ufficialmente nei ranghi del naviglio ausiliario come nave ospedale dotata di 760 posti letto, venne ridipinta secondo le norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra mantenendo lo scafo bianco con l'aggiunta di una fascia verde sulle fiancate interrotta da tre grandi croci rosse a proravia, a poppavia e a centro nave cui ne facevano riscontro altre due sulle ciminiere.

Capo Matapan il recupero dei naufraghi

Entrata in servizio attivo nell'agosto di quel primo anno di guerra per l'Italia, dopo una missione in Libia e alcuni mesi passati a trasportare feriti e malati da Valona a Brindisi e Taranto, a fine marzo del 1941 farà parte delle unità mandate in soccorso dei naufraghi dopo la disastrosa battaglia di Capo Matapan che si concluderà con una pesante sconfitta della

Marina Militare Italiana e conseguente ingente perdita di uomini e mezzi. Nel complesso, in tre giorni di ricerca la “Gradisca” recupererà poco meno di duecento superstiti ma ben 2300 uomini perderanno la vita a bordo delle tante nostre unità affondate o gravemente danneggiate, anche se secondo altre fonti i morti saranno più di tremila, purtroppo....

A seguito di questa missione ne seguirono ben altre 77 nel corso del conflitto, durante le quali la nave trasporterà sessantamila persone di cui più di quindicimila feriti e circa quarantacinquemila fra civili e militari: grazie alla sua relativamente alta velocità riuscì sempre ad evitare di essere silurata e, benché colpita più volte da bombe o proiettili nemici, non subì la triste sorte di quasi tutte le altre navi ospedale italiane che, ad eccezione del glorioso “Toscana” di cui ci siamo già occupati in questa rassegna, non sopravviveranno al conflitto.

Dal 1942 la “Gradisca” verrà anche adibita allo scambio di prigionieri di guerra contribuendo in tal modo al rimpatrio di più di 6000 soldati mentre nell’ottobre del 1943, a seguito dell’Armistizio con gli Alleati, sarò requisita dalla “Kriegsmarine” germanica e opererà con equipaggio misto italo-tedesco soprattutto in Egeo e nel Mediterraneo Orientale con qualche puntata in Spagna sempre per lo scambio di prigionieri.

A fine ottobre 1944, lasciato Salonicco alla volta di Trieste con quasi duemila soldati feriti a bordo, al largo dell’isola di Chios venne intercettata e fermata dal sommergibile britannico “Vampire”: scortata da quest’ultimo e dai caccia “Kimberley” e “Teazer” ad Alessandria d’Egitto, dove parte dei feriti e del personale di bordo verrà sbarcato e fatto prigioniero, sarà poi trasferita ad Algeri da dove, riscontrata l’assoluta regolarità del suo impiego ed in ottemperanza alla legislazione

internazionale vigente, verrà rilasciata il 20 gennaio 1945 con un equipaggio minimo di condotta che la riporterà a Venezia dove, spogliata di tutte le attrezzature riutilizzabili, verrà posta in disarmo ma sarà fortunatamente ritrovata intatta e galleggiante alla fine del conflitto nel maggio seguente.

Restituita immediatamente al “Lloyd Triestino” anche se formalmente in gestione alla britannica “Ellerman Lines” sotto l’egida del “Mediterranean British Shipping Board”, venne trasferita a Trieste e sottoposta a sommari lavori di ripristino per essere momentaneamente adibita all’impellente impiego come trasporto militare ma forse con l’idea di ristrutturarla in seguito per eventuali servizi civili data la penuria di naviglio disponibile.

In un primo tempo la vedremo quindi impiegata nel trasporto di truppe e “displaced persons” fra i nostri porti e quelli del Mediterraneo Orientale e nel trasferimento da Haifa e Alessandria d’Egitto dei soldati inglesi che poi, da Marsiglia, venivano instradati in treno verso la madrepatria evitando così il lungo periplo della Penisola Iberica e del Golfo di Biscaglia. Servizio che però durerà poco in quanto la notte del 23 gennaio 1946, mentre era in navigazione fra Porto Said e Malta al comando del triestino Pietro Paulizza con a bordo civili e militari inglesi ed equipaggio italiano a parte commissario, medici e loro assistenti pure britannici, la “Gradisca”, sprovvista di radar, per un errore dovuto forse alle forti correnti o alla rotta a zig-zag obbligatoria per evitare le tante mine allora ancora presenti in quel tratto di mare, incagliò violentemente in costa sugli scogli al largo dell’isola di Gaudo situata a 20 miglia a sud di Creta procurandosi una estesa falla nello scafo e successivo allagamento con forte sbandamento sulla dritta, il tutto aggravato fin dal giorno seguente dallo svilupparsi di una

violenta burrasca alimentata da un potente scirocco che provocò lo sfondamento delle paratie stagne della nave e la definitiva messa fuori uso di sala macchine e locali caldaie. Mentre parte dell'equipaggio e passeggeri venivano tratti in salvo pochi giorni dopo dalle unità britanniche accorse sul luogo del sinistro, parve subito chiara la gravità dei danni subiti dalla nave.

Allora l'isola di Gaudò, l'antica Gozzo di veneziana memoria, non era stata ancora raggiunta dal turismo: ospitava sulle sue coste rocciose una piccola comunità operosa di pescatori e pastori che fraternizzarono subito coi trenta marittimi volontari rimasti a bordo della nave danneggiata e con le maestranze che li raggiunsero di lì a poco per valutarne e nel caso tentarne il recupero. Questi abitanti locali erano per lo più anziani, donne e bambini perchè in inverno la maggior parte degli uomini adulti e validi si trasferiva nella vicina Creta per lavorarvi come muratori o manovali.

Episodi in cui Gradisca fa parte della comunità greca, un incaglio naufragio, un comandante che non lasciò la nave, il rimorchio simile a quello della Concordia

Le cronache non ufficiali raccontano di amori più o meno clandestini nati fra alcune ragazze dell'isola e qualche membro dell'equipaggio del "Gradisca": pur occupandoci in questo resoconto esclusivamente degli aspetti tecnico-storici della vicenda, non ci spiace però immaginare che qualcosa di bello e di sentimentale possa essere sbocciato persino in un frangente tanto critico fra giovani che uscivano da una guerra terribile e forse avranno avuto in tal modo l'opportunità di viverli momenti di conforto reciproco da serbarsi poi nel ricordo per tutta la vita.

Mentre i rapporti con i locali diventavano delle vere e proprie amicizie che videro fra le altre cose lo scambio di cibi freschi, latte, frutta, pollame e uova da una parte e di scatolette di carne, viveri secchi e altre conserve presenti a bordo dall'altra, gli sforzi per disincagliare la nave parevano inutili. Ad una prima squadra inglese che giudicò impossibile il ripristino se ne avvicendò una italiana che invece lo ritenne possibile forse in ragione dei vari recuperi che si stavano attuando nei nostri porti nazionali pieni di relitti che in parte si stavano rimettendo in grado di navigare: nel frattempo i giorni passavano e la "Gradisca" pareva affondare sempre più finché si assestò sul fondale fortunatamente in posizione pressoché orizzontale, parzialmente allagata nei ponti inferiori con metà dello scafo adagiato su di una provvidenziale secca e l'altra metà sospesa sull'abisso. Nonostante il conforto degli abitanti locali la vita a bordo diveniva sempre più disagiata man mano che il tempo passava: grazie al generatore d'emergenza messo in funzione per un'ora tutte le sere l'equipaggio, che alla fine si era ridotto a meno di dieci unità, riusciva a mettersi in contatto con Radio Taranto per comunicare e ricevere notizie mentre, fra le altre cose spiacevoli, la nave iniziava a riempirsi di grossi ratti. Si dovette provvedere a razionare l'acqua potabile finché, finalmente, la nostra Marina Militare decise formalmente di intervenire inviando la "Turiddu", una piccola vecchia carretta con a bordo tecnici e palombari oltre ad un medico, acqua, viveri, provviste, libri e attrezzi da pesca nonché un quintale di topicida per eliminare quegli ospiti poco graditi. L'accurata ispezione che ne seguì confermò l'ipotesi del possibile recupero ma erano già passati ormai cinque mesi dall'incaglio, si era a metà giugno e i danni da riparare si rilevarono più complessi di quanto ipotizzato in un primo momento. Fra difficoltà tecniche pressoché quotidiane, intoppi

vari e alcune defezioni di personale si arrivò a ottobre, quando iniziarono le violente mareggiate autunnali e si decise che i lavori sarebbero stati sospesi e ripresi solo la primavera successiva. Ciò destò grande sconforto fra i pochi membri dell'equipaggio rimasti, che restarono coraggiosamente al loro posto perchè comunque ricevevano dal "Lloyd Triestino" una paga mensile provvidenziale per il sostentamento delle famiglie lontane e con la loro presenza assicuravano che la nave, seppur danneggiata, non divenisse un relitto abbandonato alla mercé di tutti com'era allora per le leggi del mare e per certi versi lo è ancora ai giorni nostri. Fatto sta che per chi rimase a bordo quello fu un inverno duro, difficile, con terribili mareggiate e vento freddo in parte mitigato dal conforto dovuto alla frequentazione degli isolani locali e dal periodico passaggio di qualche nave in transito che recava loro provviste e notizie.

Finalmente arrivò la primavera, che portò una nuova squadra di operai con i quali i lavori di recupero poterono riprendere: con un'operazione simile per certi aspetti a quella che consentirà quasi settant'anni dopo il recupero della "Costa Concordia" all'Isola del Giglio ma resa ancora più complicata dati i mezzi tecnici dell'epoca che non erano certo quelli odierni, grazie soprattutto alla perizia della squadra di palombari viareggini mandati sul posto, nel luglio del 1947 la "Gradisca" finalmente galleggiò di nuovo.

Presa a rimorchio da un convoglio composto inizialmente da due rimorchiatori greci sostituiti fuori delle acque territoriali elleniche da due analoghi mezzi italiani e da una unità militare d'appoggio che rimorchiavano la nostra nave ed una petroliera, dopo diciotto mesi di permanenza forzata a Gaudo la "Gradisca" lentamente riprese la navigazione alla volta di Taranto, tenuta opportunamente a galla dai due grossi cilindri galleggianti che le erano stati fissati alle fiancate.

Fra i testimoni diretti di questa vicenda, oltre al comandante Paulizza che non lasciò mai la sua nave, era presente come allievo ufficiale ad uno dei suoi primi imbarchi, se non il primo in assoluto, l'allora giovanissimo Giovanni Sbisà destinato a diventare uno dei comandanti di punta dei transatlantici della "Società Italia" e successivamente comandante e manager di spicco dei primi "Cruise-liners" della "Carnival": egli vivrà la saga del recupero della "Gradisca" dall'inizio alla fine e ne darà ampio e dettagliato resoconto in un suo libro.

Al suo arrivo nel porto pugliese i cilindri galleggianti vennero rimossi e si provvide a tamponare del tutto le falle per l'ultimo trasferimento con mèta finale Venezia.

Qui la "Gradisca" venne nuovamente ispezionata a fondo ma purtroppo questa volta i periti del "Lloyd" non la giudicarono suscettibile di ripristino: il lungo periodo in cui la sala macchine e altre parti vitali del piroscavo erano rimaste alla mercé dell'acqua salata ne avevano compromesso irrimediabilmente la funzionalità il che, tenuto anche conto della vetustà della nave, ne fecero ritenere assolutamente antieconomica qualsiasi operazione di recupero. Considerando poi che la flotta mercantile italiana si stava riorganizzando sugli scali di tutti i cantieri navali della nazione con nuove costruzioni e che lo stesso "Lloyd Triestino" aveva già ripristinato alcune unità e ne attendeva di nuove già in avanzato stato di allestimento, per la nostra non ci sarebbe stato che l'ultimo appuntamento con le fiamme ossidriche della demolizione.

L'abbandono e la demolizione

Fu così che, ormai spogliata di qualsiasi cosa utile si potesse ancora asportare e ridotta ad un ammasso di ferraglia arrugginita, la "Gradisca" venne praticamente abbandonata presso un pontile secondario della laguna veneziana dove

languirà malinconicamente ancora per un pò per poi raggiungere un vicino cantiere di demolizione fra il 1949 ed il 1950 da dove, ci fa piacere pensarlo, le sue vecchie lamiere rigenerate avranno contribuito a dare vita a nuovo naviglio.

Si concluse così dopo quasi quarant'anni di avventurosa carriera la vita sui mari di questa unità che, uscita indenne da due guerre mondiali, navigherà sotto varie bandiere per scopi commerciali diversi e sarà per una decina d'anni una nave passeggeri italiana a tutti gli effetti, anche se non effettuerà mai viaggi di linea veri e propri ma, come abbiamo potuto constatare, assolverà a funzioni primarie quali il ricovero ed il trasporto di malati e feriti in un periodo molto turbolento della nostra storia e faciliterà tramite il suo impiego il rimpatrio di tanti civili e militari dai vari fronti di guerra in cui venne inviata ad operare, contribuendo ad alleviarne in tal modo le indubie sofferenze e costituendo per molti di loro il primo approdo sicuro sulla lunga strada verso la Patria, la casa e la salvezza.

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 24 novembre 2020

Ingegnere aeronautico -vice gran-cancelliere associazione "A Compagna"-Genova - storico aero-navale

ATTUALITA' di terra e di mare

Gioventù bruciata nell'anno del virus cinese

Le maxi risse tra giovani (16/30 anni) continuano , ultima quelle di Roma ieri e ben trasmesse in TV e sui social (che parola bugiarda) . Forse , oltre che le forze dell'ordine che intervengono per sedare i “ tumulti “ conatosi (licenza poetica) e magari anche prenderle , non potendo menare anch'essi le mani , cacciare i più rivoltosi (di che?) a pulire per una quindicina di giorni luoghi di decenza pubblica o dare una mano a chi ne ha bisogno. In questa ultima settimana l'Italia ha avuto 60.000 morti , quasi il 9% di decessi ricollegati al virus , prima in Europa in rapporto a 100.000 abitanti, seconda la Spagna con meno della metà, poi la Francia, la Germania e così via , sembra una classifica di calcio. Non scherziamoci sopra, la gioventù oggi é per buona parte incosciente, non ci sono scuse . Forse ripristinare il servizio di leva in forma civile visto che i genitori sono anch'essi per buona parte negazionisti del pericolo contagio, forse , se vivessimo in un paese serio , potrebbe essere una soluzione . (DL)

LIBRI, RIVISTE, LETTURE

QUELLA INVISIBILE FRAGILITA'

Silvana Canevelli ha scritto libri dove il colore della trama e l'ardore dell scrittura hanno incrociato la psicologia dei personaggi,; questo suo ultimo libro Quella invisibile fragilità, Fratelli Frilli Editori, accentua fino al massimo diapason le sua abilità narrativa.

E' un giallo, ma forza la mano al lettore con una inaspettata spinta verso l'abisso del delitto , i personaggi tutti matti da

legare , un linguaggio scurrile a volte amabile , nelle scene di sesso e alcol. Ottimo per questi tempi fuori riga , ma Silvana ha un passato meno turbolento , parlo dei suoi personaggi che tratta come stracci. Silvana Canevelli ha una forte cultura umanistica che ha portato nella rivista TTM , la prima rivista tecnica al mondo che ha intervistato per molti anni grazie alle sue conoscenze poeti, sociologi, critici, la migliore nomenclatura italiana. Il suo curriculum dall'università di lingue e letteratura alle traduzioni di testi di narrativa sono la sua indubitabile forza insieme alla coerenza, il non gridare né sgomitare in un' epoca in cui tutti scrivono libri e li presentano nei talk show televisivi.

L'alba del libro a Venezia patria dell' editoria nel secolo XV sarà anche l'aurora del nuovo anno dopo un Natale 2020 pieno di libri di tutti i generi? La cultura , quella vera non quella digitale , si forma in questo modo a nostro parere. Come mai nell'era del remoto , tutti scrivono libri e li presentano in TV o via web.(DL)

Tra le riviste segnaliamo (cartacee e online) TTM ,
settembre/ottobre, VITA E MARE, settembre/ottobre ,
ProcidaOggi .

News Entry/ WWW.NAUTITESTMAGAZINE,EU
(tecnica nautica e navale ma non solo in quanto
l'editore ,Mazzino Bogi, Nauticer/Nautitest é anche ente
certificatore).

MARE AL TRAVERSO

Il 2 dicembre si è svolto il dibattito sul web di presentazine del libro “ Mare al traverso” armatori e finanza alla ricerca di nuove formule , scritto da Nicola Coccia e Bruno Dardani. Incontro ricco di progetti e proposte per soluzioni innovative tra finanza e shipping in un mondo appunto da non prendere, se non impossibilitati a farlo , al “ traverso “ per la varietà di situazioni che il mare provoca ogni giorno sia nei rapporti con le istituzioni sia nell’attività imprenditoriae marittima.

Tra gli argomenti dibattuti : strumenti pubblci come la Cassa Depositi e Prestiti, il Registro Internazionale , le posizioni polemiche tra Confitarma e Assarmatori, le società familiari in un settore *capital intensive* , le società di management, una separazione degli asset dal management .

Hanno partecipato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, Enzo Duci , presidente di Federagenti e vice di Confransporto , Stefano Messina , presidente di Assarmatori, e Fabrizio Vettosi Managing director di VSL Club.

Il libro è attualmente sfogliabile al link:

<https://www.yumpu.com/it/document/read/64994688/mare-al-traverso.nicola-coccia-e-bruno-dardani>.

LA LEZIONE PIÙ IMPORTANTE

Una nave da crociera, Diamond Princess, costretta a poggiare a Hong Kong per una tempesta e dove viene diagnosticato ad un passeggero il 1 febbraio il Covid (forse la prima nave passeggeri) e costretta a una lunga quarantena.

Il comandante autore del libro La lezione più imporrtante, edito da Mondadori , Gennaro Arma, rimane a bordo fino al 1 marzo e descrive la sua fgura di capitano che assiste e sta vicino a passeggeri ed equipaggio creando un rapporto di grande fiducia e infondendo coraggio e umanità col suo esempio professionale.

(Una nave italiana è da mesi a Huanghui in Cina, a bordo ci sono 6 italiani e 16 filippini, l'armatore è Michele Bottiglieri, nessuno se ne occupa per fare rimpatriare questi poveretti).

Libreria Internazionale IL MARE Roma

Le Agende 2021

Agenda nautica 2021

Istituto Idrografico Marina

Ricca di notizie meteomarine, illustrazioni, tavole tecniche, Confezionata in custodia protettiva di cartoncino. Realizzata con carta ottenuta dai residui naturali della farina alimentare ottenuta [...]

€ 22,00

Fantasie del mare 2021

AA.VV.

Quest'opera d'arte James C. Christensen (1942-2017) raffigura una regina del mare che cavalca un pesce leone. La nostra agenda Fantasie del Mare mostra lo stile di Christensen, immagini [...]

€ 22,00

Cielo 2021

AA.VV.

80 pagine di testi: guida all'osservazione astronomica e all'uso del telescopio, glossario, dati, mappe e tabelle di interesse generale, fenomeni geocentrici ed eliocentrici del 2017. 24 pagine [...]

€ 22,00

Mare 2021

AA.VV.

Da 26 anni, questa agenda quotidiana accompagna tutti coloro ai quali stanno a cuore le vicende del Mediterraneo e degli abitanti che popolano le sue acque, culla della nostra civiltà, grande [...]

€ 22,00

Calendari

Lighthouses 2021

AA.VV.

€ 10,00

Grande vela

Pace Franco

Questo calendario di grande formato raccoglie con una grafica pulita 12 immagini particolarmente ricche di colore riprese nel corso delle più importanti manifestazioni nel mondo della vela.

[...]

€ 40,00

E tanti Libri da non perdere

Libreria internazionale Il Mare

Sede operativa: 19 via del Vantaggio - 00186 Roma

tel +39.063612155 Ilmare@ilmare.com

Un messaggio dall'Associazione

PROMOTORI MUSEI DEL MARE

GALATA

Cari Amici Promotori,

il Presidente Mauro Iguera ha ben delineato il progetto del rinnovato Logbook in formato digitale, il diario di bordo delle nostre attività che la redazione proporrà con cadenza mensile. Logbook è un felice modo per raccontare e raccontarsi e mi fa molto piacere che sia ripartito con grande slancio perché rappresenta la vitalità dell'Associazione.

In questo numero “svela” la sua veste: cosa si legge ma, anche, cosa si vede? Sì, LogBook è una “videolettura” grazie al multimediale che lo rende più avvincente.

Iniziamo dal bellissimo tour virtuale della sala Coeclerici che mostra la splendida collezione “Navigare nell’arte”; poi la videolettura prosegue con le interviste agli Associati:

preparatevi! La redazione vi contatterà. Qui presentiamo uno dei primi ad entrare nell'Associazione: Cambiaso Risso.

Si parla dell'Istituzione Mu.MA da noi sostenuta, delle attività che ha messo in campo a musei chiusi, della rassegna Incontri in Blu e una voce speciale per il Nazario Sauro: una call per mantenere aggiornato ed in buono stato il sommergibile che in 10 anni ha visto 1 milione di visitatori! Ci vuole una bella cordata come quella organizzata per farlo arrivare!

E poi, scopriamo i musei del mondo: in questo numero vi portiamo al Mystic Seaport Museum negli “States” e, se volete approfondire tematiche del mare, abbiamo scelto per voi seminari e conferenze.

Ora vi lascio videoleggere altrimenti racconto tutto!

Buone Feste!

Maurizio Daccà

Vice Presidente

Copyright © 2020 Promotori Musei Mare, tutti i diritti riservati.

www.promotorimuseimare.org



FINCANTIERI FINALIZZA LA NUOVA GENERAZIONE DI THRUSTERS

**Il Green Package del Gruppo offre massime performance e
sostenibilità**

Trieste, 2 dicembre 2020 – La Direzione Sistemi e Componenti Meccanici ha introdotto una nuova famiglia di thruster stabilendo un nuovo stato dell'arte in termini di comfort, affidabilità, sostenibilità ambientale ed efficienza energetica.

I risultati dell'ottimizzazione idrodinamica sono stati convalidati e certificati da un ente di classifica di primo livello: lo studio ha confermato che i thruster Fincantieri raggiungono i più bassi livelli di vibrazioni e rumorosità disponibili sul mercato, in grado di soddisfare i requisiti più severi.

È stato brevettato un nuovo sistema all'avanguardia per la chiusura del tunnel (thruster shutters) che assicura una significativa riduzione in termini di resistenza dello scafo garantendo un risparmio di carburante tra il 5% e il 10%.

Questa soluzione innovativa garantisce elevate prestazioni di spinta trasversale grazie al flusso idrodinamico ottimizzato ed offre una perfetta protezione meccanica dell'elica (l'assieme è stato progettato per fungere da griglia).



Piano per il settore marittimo

**Evocato un Piano Marshall per il Mediterraneo.
Stefano Messina lancia l'idea delle "navi in serie"**

Conferma da parte della Ministra Paola De Micheli della volontà del Governo di sostenere una grande campagna di investimenti nel settore dei traghetti, nell'elettrificazione delle banchine portuali e nella tecnologia trasporti alimentati a idrogeno. Possibile assunzione di alcune migliaia di marittimi italiani nell'ipotesi di un ampliamento dei vantaggi offerti dal Registro Internazionale. Sfruttamento della grande occasione di un Piano Marshall per il mare, ipotizzato dal Presidente Onorario di Conftrasporto, Fabrizio Palenzona.

Sono tre fra le principali indicazioni scaturite dall'Annual Meeting di ASSARMATORI, associazione aderente a Conftrasporto Confcommercio, svoltosi a Roma e sfociato anche nell'ipotesi lanciata dal Presidente Messina di sfruttare le opportunità del Recovery Fund per lanciare un progetto di costruzione di navi in serie ad alta tecnologia per ridare slancio alla flotta operante in Italia.

L'Assemblea ha affrontato alcune fra le tematiche di maggiore interesse per l'industria del trasporto marittimo, la cui importanza è stata evidenziata in apertura dal Presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli.

D'obbligo il richiamo alle conseguenze della pandemia, che ha pesantemente impattato sui trasporti marittimi e in particolare su quelli passeggeri, ma il cui rovescio della medaglia è stato per certi aspetti rappresentato dalla capacità di resistenza di questo settore. Capacità esaltata, ad esempio, dall'assunzione dei protocolli anti-Covid adottati sulle navi da crociera (di MSC, ma non solo) e diventati un punto di

riferimento di efficacia ed efficienza per il settore marittimo come per altri.

Ma i temi trattati hanno spaziato dalla finanza applicata allo shipping, alla blue economy, al rapporto di collaborazione con la Marina Militare (anche in chiave anti-pirateria a tutela della sicurezza della navigazione internazionale) e a quello con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (impegnato in prima linea nel contrasto alla pandemia e su tematiche particolari come il rientro in Italia di marittimi connazionali bloccati in porti stranieri).

Sul tema finanziario sia Fabrizio Palenzona, Presidente Onorario di Conftrasporto e Vice Presidente di Confcommercio, sia Nunzio Tartaglia, Responsabile Imprese di Cassa Depositi e Prestiti, hanno sottolineato la necessità di ripensare il settore dello shipping in un'ottica differente da quella tipicamente bancaria, cogliendo al volo anche le opportunità del Recovery Fund, e alzando lo sguardo a tutta l'economia blu che – come ha sottolineato Palenzona - copre una quota rilevante del PIL nazionale.

È emersa con forza anche la necessità di sfruttare a fondo le potenzialità logistiche del posizionamento geografico dell'Italia, concentrando gli investimenti portuali su due hub (uno tirrenico e uno nell'alto Adriatico).

I due Presidenti di Regione, Giovanni Toti per la Liguria e Massimiliano Fedriga per il Friuli Venezia Giulia hanno sottolineato non solo il ruolo marittimo dei loro territori e dei loro porti, ma anche quello nel campo della formazione. Dopo aver fornito in apertura indicazioni sulle necessità di utilizzare presto e bene i Fondi del Recovery Fund e di ampliare lo scopo delle norme sul Registro Internazionale per rendere più competitiva la manodopera marittima italiana. Il Presidente Stefano Messina ha chiuso i lavori con un forte richiamo all'eccellenza e al ruolo di questo comparto che,

proprio durante la pandemia, ha dimostrato tutta la sua strategicità per il Paese.

Roma, 26 novembre 2020

**Appello di ASSARMATORI al Governo:
“Sul PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) fare presto e bene”**

Stefano Messina: “luce verde” subito agli stanziamenti per traghetti e porti

Fare presto e fare bene, questo è l’invito che l’Assemblea annuale di ASSARMATORI, Associazione aderente a Conftrasporto, ha rivolto al Governo a proposito della stesura definitiva del PNRR, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, da inviare all’Unione Europea entro la fine dell’anno.

ASSARMATORI “è consapevole della complessità della prova che sta affrontando il Governo e in particolare la Ministra Paola De Micheli e ne apprezza lo sforzo e l’impegno” ha detto il Presidente Stefano Messina. “Occorre fare presto perché non possiamo rischiare un ritardo che metta a rischio programmi fondamentali per la ripresa del Paese. Occorre anche fare bene perché l’assalto alla diligenza che da più parti si sta paventando non deve in alcun modo depotenziare o peggio derubricare misure decisive per un trasporto marittimo sempre più sostenibile come i programmi per il rinnovo delle

flotte dei traghetti del corto e lungo raggio, lo sviluppo del cold ironing nei porti e quelli, che coinvolgono anche lo shipping, nei progetti di nuova mobilità ad idrogeno”.

Nelle bozze fin qui circolate del PNRR non solo c'è il riconoscimento del trasporto marittimo come infrastruttura strategica del Paese al pari della rete ferroviaria e stradale, ma sono previste cifre considerevoli: due miliardi per rinnovare le flotte dei traghetti del corto e lungo raggio per una navigazione più green, oltre un miliardo per l'elettrificazione delle banchine nei porti e 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità ad idrogeno. Cifre che, grazie alla leva finanziaria e agli investimenti degli armatori, possono moltiplicarsi. “È un'occasione unica per il trasporto e per l'intera economia” ha sottolineato Messina “perché lo shipping è uno dei comparti che ha maggiore impatto sull'economia del Paese, come dimostra una ricerca realizzata per ASSARMATORI da Nomisma che dimostra come il nostro cluster sia al quarto posto per capacità di attivazione economica nella classifica dei 63 settori nei quali è articolata l'economia nazionale. Il che significa che un euro speso nello shipping attiva una produzione di altri 2,96 euro, mentre ogni addetto occupato nel comparto del trasporto marittimo attiva altri 3,64 posti di lavoro nei settori contigui”.

E proprio l'occupazione è l'altro tema su cui ha insistito Messina. “Entro febbraio l'Italia dovrà recepire l'indicazione della Commissione Europea che ha chiesto di estendere ai marittimi imbarcati su navi delle altre bandiere europee gli sgravi contributivi sul costo del lavoro concessi dalla legge 30/98 (istitutiva del Registro Internazionale). Ebbene, anche questa è una grande occasione da cogliere. La legge 30/98 ha permesso di invertire la tendenza negativa e ha fatto crescere l'occupazione italiana. Tuttavia, negli ultimi anni il numero

degli addetti non è aumentato ed il numero delle navi e il tonnellaggio della flotta nazionale faticano a crescere. È evidente, pertanto, che la grande possibilità di crescita dell'occupazione marittima nazionale deriva dall'impiego di personale incentivato dall'allargamento dei benefici alle navi europee”.

Roma, 26 novembre 2020

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

ECSA e ETF nominano Image Line Communications

Per opportuna informazione si segnala il comunicato stampa con cui ECSA e ETF annunciano di aver nominato "Image Line Communications" come agenzia principale per supportarli nell'attuazione delle azioni prioritarie individuate nella loro dichiarazione congiunta di intenti sulla maggiore partecipazione delle donne alla navigazione dell'UE .

<https://www.ecsa.eu/index.php/news/image-line-communications-appointed-implement-women-shipping-priority-actions>

Il progetto ECSA – ETF WESS mira a contribuire a un ambiente di lavoro attraente, intelligente e sostenibile nel settore marittimo dell'UE, sostenendo il lavoro per l'occupazione, la crescita e la competitività del settore.

Image Line Communications lavorerà su una campagna di sensibilizzazione e un lavoro di ricerca per identificare buone pratiche di misure per migliorare il reclutamento e la fidelizzazione delle donne nel settore, comprese le misure per affrontare le politiche di genere sul posto di lavoro.

“ Un'industria marittima dell'UE più equilibrata tra i sessi migliorerà la cultura, la sostenibilità e la produttività. Siamo orgogliosi di essere i promotori di un simile sforzo industriale congiunto che porterà più donne a bordo ”, ha affermato Tim Springett, presidente della commissione per gli affari sociali dell'ECSA e portavoce del dialogo sociale.

LE DONNE NELL'INDUSTRIA MARITTIMA

“Questo è un lavoro importante, che esamina le barriere che devono affrontare le donne nell'industria marittima e l'uguaglianza di genere. Questo progetto riguarda la parità di rispetto, diritti e opportunità per tutti ”, ha aggiunto Mark Dickinson, presidente della commissione UE per i trasporti marittimi dell'ETF e portavoce del dialogo sociale.

Sue Terpilowski, amministratore delegato di Image Line Communications, in associazione con la dott.ssa Kate Pike e Julie Lithgow, ritiene che evidenziare i ruoli attuali e futuri delle donne nel settore delle spedizioni sia qualcosa che il team non potrebbe permettere di passare senza coinvolgimento.

“Kate, Julie ed io siamo stati molto coinvolti in questo problema per molti anni e questa gara offre a noi tre una reale opportunità per dimostrare quanto siano importanti le donne nel settore marittimo. Il nostro obiettivo è lo sviluppo di un ambiente di lavoro sostenibile nel settore della navigazione per le donne, nonché la creazione di consapevolezza di quanto siano importanti a beneficio dell'intero settore industriale.

“La nostra esperienza e conoscenza del mondo della navigazione si basa su molti anni di lavoro nel settore marittimo in materia di comunicazioni, logistica, ricerca e questioni operative. La vittoria di questa gara ci dà l'opportunità di portare questi problemi a un pubblico più ampio e dimostrare la necessità di una maggiore diversità in

questo settore globale vitale. Nell'ambito di questo bando stiamo attivamente cercando di collegare, fare rete, supportare e amplificare altri contatti con le parti interessate in relazione allo sviluppo di iniziative future".

L'ECSA e l'ETF sono le organizzazioni delle parti sociali riconosciute dall'UE nel rappresentare gli interessi dei datori di lavoro e dei dipendenti nel Comitato del dialogo sociale per il settore dei trasporti marittimi.

Aggiornamenti sul progetto WESS nei siti <https://www.ecsa.eu/WESS> e <https://www.etf-europe.org/activity/wess/>

Per ulteriori informazioni sul progetto, contattare direttamente Image Line Communications team@eumaritimewomen.org o sue@imageline.co.uk e il Project Management Team (Claudia Vella Casagrande (vellacasagrande@ecsa.eu) o Penny Serveta (Serveta@ecsa.eu) o Estelle Brentnall (e.brentnall@etf-europe.org) o Lotte Ockerman (lockerman@etf-europe.org).

ECSA - European Community Shipowners 'Associations (ECSA) è stata fondata nel 1965 e rappresenta le associazioni nazionali degli armatori dell'UE, del Regno Unito e della Norvegia. Gli armatori europei controllano il 39,5% della flotta commerciale globale, contribuiscono per 149 miliardi al PIL dell'UE e forniscono 2 milioni di europei con carriere sia a bordo che a terra. L'ECSA promuove gli interessi del trasporto marittimo europeo in modo che l'industria possa servire al meglio il commercio europeo e internazionale in un ambiente commerciale libero e competitivo a vantaggio dei caricatori e dei consumatori.

ETF - La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) abbraccia i sindacati dei trasporti dell'Unione europea, dello Spazio economico europeo e dell'Europa centrale e

orientale. L'ETF rappresenta oltre 5 milioni di lavoratori dei trasporti provenienti da oltre 200 sindacati dei trasporti e 41 paesi europei.

Image Line Communications: Sue Terpilowski OBE ha creato Image Line nel 1988 divenuta Image Line Communications fino a essere riconosciuta come agenzia leader a servizio completo di pubbliche relazioni, lobbying, marketing ed eventi visivi specializzata nei settori marittimo, portuale, della catena logistica, movimentazione dei materiali e sicurezza.

fine