

29 DL NEWS 2019 VOL XIII

DL NEWS

15 OTTOBRE 2019

MENSILE TELEMATICO DI TERRA E DI MARE

“ Forse non tutti sanno che a Nervi...”

Una delegazione solo per Imu e Tari dal Comune di Genova?

Il 9 ottobre sul quotidiano **Il Secolo XIX** sono apparse alcune lettere (non é la prima volta) che denunciavano il degrado di Nervi , splendida e unica delegazione della città contigua ai grandi parchi e alla storica passeggiata Anita Garibaldi.

Finite le feste e i festival ai Parchi, la realtà si presenta per quella che è.

I parchi sono senza un” comandante “, sono senza wc , con poche panchine, manca una regia di manutenzione seria, e non aggiungiamo altro. I Parchi, villa Gropallo in particolare è attigua alla Biblioteca Brocchi , sede per anni di sapienza e di frequentazione culturale che stava per chiudere, ora vivacchia. Per salire alle sale, bisogna fare una scalinata assurda e da alpinisti, che sfianca i visitatori , non esiste un sistema di montacarichi: l’unico abbonamento ad un quotidiano è stato pagato da un privato (un tempo la biblioteca era prodiga di abbonamenti). Mentre nella Piazza Duca degli Abruzzi la splendida sede dell’ex municipio di Nervi potrebbe essere utilizzata la biblioteca municipale Brocchi.

Della biblioteca appartengono due bei locali sulla strada , ci ha lavorato il gruppo di lavoro che ha fatto ricerche e prodotto documentazioni sulla storia di Nervi, e per questo è nato lo slogan “forse non tutti sanno che a Nervi ...” , lo trovate su Youtube. C’è cultura e storia , un lavoro meritevole. Ma i problemi sono altri e gravi, è inutile che Nervi sia relegata dopo il ponente come contentino da parte del sindaco che forse , preso da tanti incarichi, non ha capito bene il cuore del problema.

Ma diamo un’occhiata al resto: non dimentichiamo Capolungo e la strada dissestata dove riposa il Museo Luxoro; una villa da incubo

all'uscita della stazione ferroviaria; affacciamoci sull'alveo del torrente Nervi diventato ormai foresta amazzonica, erbacce da tutte le parti, come le strade, creuze dove passa tanta gente e turisti. Di cui si è scritto sul giornale Il Secolo XIX . Le lamentele non finiscono, non c'è un vigile (che sostì almeno un paio d'ore , dalla Piazzetta Pittaluga, non che dia solo qualche multa alle macchine in sosta; c'erano una volta questi vigili, come tutta la parte burocratica che è andata al Municipio Levante con grave disagio per i cittadini. Il porticciolo è un annoso problema di dragaggio e di progetti , compreso la nuova piscina, ora il tempo è stato buono ma...

Non abbiamo accennato alla passeggiata Anita Garibaldi e alle stradine che si collegano con i parchi, con i lavori in corso,. Abbiamo la sensazione che ci si mettano a trascurare Nervi anche gli operatori ecologici e tecnici (Aster, Amiu) . U n cittadino di via Ganduccio ha atteso dopo ripetute segnalazioni due mesi per la sostituzione della lampada sotto il ponte della ferrovia e la spazzatrice meccanica dell'Amiu che un tempo arrivava fino in fondo alla via Ganduccio fino all'alveo del torrente , non si vede più . Abbiamo la netta convinzione che gli operatori come ai Parchi lavorino senza un controllo e una cabina di regia. Ho vouto mettere in evidenza le problematiche di una delegazione dove abito da 44 anni, vogliamo turismo, decoro, cultura? Pensiamo ai cittadini ignari forse di quello che si prepara per Nervi, dove gli interventi sono urgenti, in via Sala una signora giovane ha infilato il piede in un sampietrino dissestato del marciapiede e si è rotta il malleolo... Pensate che abbiano nel frattempo transennato la zona? Manco per il c... (DL)

Cento anni di Stella Maris nel 2020

Il XXV Congresso mondiale del centenario della Stella Maris 1920-2020 di Stella Maris (Apostolato del Mare) si svolgerà dal 29 settembre al 4 ottobre a Glasgow in Scozia. Lo ha annunciato ufficialmente il Cardinale Peter K. A. Turkson prefetto.

Le panzane dei giornali , la petroliera che galleggia “purtroppo” (affermativo in Abruzzo, ”anche” nelle altre regioni...)

Caro Decio ,leggo sul Secolo XIX-online di oggi 11 ottobre a proposito della petroliera iraniana Sabiti colpita da un ennesimo razzo ...
..."Non ci sono invece rischi di affondamento perché il petrolio è più leggero dell'acqua e tiene l'imbarcazione a galla."
articolo firmato .

Mi sento profondamente e personalmente offeso come ex studente del nautico, come ex navigante, come uomo della strada che nel suo piccolo ha da sempre cercato di elevarsi culturalmente e mi chiedo: ma possibile che questi personaggi non possano essere denunciati ad un ordine professionale? tolti di ogni diritto di offendere la cultura anche più spicciola?

Scusa lo sfogo. Buona giornata

Massimo Granieri

XVI Convention Nazionale dei Propeller Clubs

**"Antiche rotte e Nuove rotte.
Le prossime frontiere dello Shipping".**

Si è svolta il giorno 11 ottobre presso la storica Sala delle Grida del Palazzo della Borsa di Genova, la XVI Convention Nazionale dei

Propeller Club, arrivati a contare ben 1400 soci distribuiti fra i 24 Clubs, dal titolo "Antiche rotte e Nuove rotte. Le prossime frontiere dello Shipping".

L'evento ha visto la partecipazione, oltre al Presidente Nazionale dei vari Propeller Club, Avv. Umberto Masucci e il Presidente del Club genovese, Prof.ssa Giorgia Boi, padrone di casa, dei rappresentanti dei vari Club nazionali, ma anche del Presidente del Club di Anversa e di quello di Monaco, dando quindi alla giornata anche un respiro internazionale. Prendendo spunto dalla ricorrenza della scoperta dell'America, si è voluto affrontare sia lo stato dell'Arte, ma soprattutto, le diverse evoluzioni economiche/tecnologiche, con cui il mondo dello Shipping si sta già misurando. Si sono, pertanto, susseguiti, importanti interventi di personalità del mondo politico (Marco Bucci e Giovanni Toti,rispettivamente sindaco di Genova e Presidente della Regione Liguria), militare (Donato Marzano Comandante in Capo delle Squadra Navale della Marina Militare), ma anche di operatori del settore.

Di seguito riportiamo alcuni interventi

Due battesimi e la laurea per gli ufficiali di bordo

Carissimo Decio, ringrazio te e la presidente avv. Boi per avermi dato l'opportunità di essere presente a questo prestigioso convegno che ha riunito tutto il cluster marittimo che, per strade diverse, persegue lo stesso obiettivo: lo sviluppo della Blue Economy.

Ho assistito a due "battesimi": il primo è stato la nascita dello spot ufficiale dell'International Propeller Club, dal quale trapela proprio tutta quella sinergia necessaria per ottenere l'obiettivo comune di crescita; l'altro battesimo è stata la presentazione del nuovo corso di laurea MARITIME SCIENCE AND TECHNOLOGY, a cura del suo creatore, il Prof. Massimo Figari.

Questo corso si pone come obiettivo quello di formare a livello universitario gli ufficiali di navigazione e/o di macchina, colmando così il gap formativo esistente oggi tra gli ufficiali di tutte le altre nazionalità.

Complimenti quindi a UNIGE che da ai nostri futuri ufficiali la possibilità di ottenere il tanto agognato BACHELOR DEGREE!!!! Sicuramente questo nuovo corso di laurea interesserà non solo i neodiplomati che si affacceranno al mondo del mare solo dopo aver conseguito la laurea, ma sono sicura che desterà non poco interesse anche tra i giovani ufficiali di navigazione o di macchina che vorranno finalmente avere lo stesso grado di istruzione che già hanno gli altri ufficiali del mondo, tutti, tranne gli italiani!!!!

Certo che per gli ufficiali che navigano non sarà facile coniugare il lavoro a bordo con la vita universitaria....

Ma volere è potere, e si sa che la gente di mare ha carattere da vendere!!!!

E soprattutto ha tutta quella navigazione registrata a libretto che potrà "riscattare" come 30 CFU come "TRAINING ON BOARD".

Ma forse si potrebbe fare qualcosa di più se si trovasse un accordo tra Università e Capitaneria di Porto e MIT in modo tale che tutti i titoli professionali ottenuti superando esami pubblici presso le Capitanerie di Porto potessero anch'essi venir "riscattati" e fornire altri CFU, utili per il conseguimento della laurea finale con un risparmio di tempo che è fondamentale per tutti gli ufficiali che già navigano.

La cosa fondamentale è che il corso di laurea sia partito.

Ora si tratta di trovare la cooperazione e la sinergia giusta tipica del mondo del mare che permetterà anche ai nostri ufficiali di raggiungere un livello formativo idoneo e in sintonia col quadro mondiale.

Paola Pagano

Le nuove sfide per gli Assicuratori Marine

La trasformazione di rischi esistenti in emergenti , un'analisi a tutto campo dal ruolo degli operatori per evitare criticità nell'approccio tecnico e umano.

di Alessandro Morelli

Probabilmente mai come in questo momento storico gli Assicuratori Marine si trovano ad affrontare un contesto tecnologico e normativo –

vorrei aggiungere anche ambientale - in continua e rapida evoluzione e che pone loro sempre nuove sfide.

Vi sono rischi già conosciuti che però evolvono e cambiano, così come emergono nuovi rischi, che sino a qualche anno fa non si sarebbero immaginati.

Il mese scorso si è tenuta a Toronto la conferenza IUMI, il meeting annuale che riunisce gli Assicuratori Marine da tutto il mondo, i quali si sono confrontati sul tema “Confronting the chaos for a sustainable future”.

E' stato evidenziato come gli Assicuratori Marine siano impattati da:

- cambiamenti ciclici (sinistralità crescente, 10 e forse più anni di progressiva riduzione dei premi, forte riduzione degli operatori del mercato nel giro di due anni),**
- cambiamenti strutturali (trasformazione dei rischi esistenti, emergere di nuovi rischi)**
- influenze esterne (guerre commerciali, cambiamenti climatici).**

E' proprio sulle trasformazioni di rischi esistenti e sull'emergere di nuovi rischi che vorrei concentrare la mia attenzione, per descrivere tale contesto di rischi e vedere come gli Assicuratori Marine reagiscono a questo nuovo quadro operativo.

Pensando al contesto tecnologico e normativo in evoluzione, vengono in evidenza:

1. Le problematiche in materia di trasporto containerizzato, derivanti dal combinato delle sempre maggiori dimensioni di questo tipo di navi e della frequente incidenza degli incendi a bordo di tali navi, spesso causati dall'erronea o fraudolenta dichiarazione di merci pericolose che non vengono dichiarate come tali al carico.

Quindi tre sfide, fra di loro strettamente collegate.

Le navi portacontenitori negli ultimi 6-7 anni hanno raddoppiato la loro capacità di carico (nell'agosto scorso la nave MSC Gulsun 23.756 TEUs ha effettuato il suo primo viaggio).

Queste grandi navi sono esposte ai rischi tipici della navigazione marittima (cattivi tempi, collisioni, incendi) ma presentano

vulnerabilità molto maggiori rispetto alle loro precedenti sorelle più piccole.

In particolare, la problematica degli incendi a bordo delle navi portacontainer assume sempre maggiore rilevanza ed ha dato luogo a sinistri importanti negli ultimi anni, di cui 4 – fra cui quello verificatosi a bordo della Maersk Honam - solamente negli ultimi due anni.

Gli incendi a bordo delle navi da carico sono sempre esistiti, ma le aumentate dimensioni delle navi portacontainer rendono molto più complessa l'azione di contrasto, a causa delle dimensioni, della inaccessibilità dei containers sul ponte di queste grandi navi, del ridotto numero di membri di equipaggio: in generale, a causa dell'inadeguatezza dei mezzi antincendio a bordo in relazione alle dimensioni delle navi ed alla accessibilità del carico.

In questo contesto difficile, gli Assicuratori Marine attraverso lo IUMI sono intervenuti nei confronti dell'IMO – l'Agenzia delle Nazioni Unite per lo shipping – con un'attività di lobbying finalizzata all'implementazione di normative che prevedano – a livello di design nave – sistemi antincendio di bordo più efficaci. La Convenzione SOLAS ha imposto obblighi più stringenti per le nuove costruzioni a partire da 1/1/2016, ma il problema resta per le navi costruite prima di tale data.

In parallelo al rafforzamento delle misure antincendio a bordo, occorre tuttavia anche un intervento più efficace in materia di controllo sulle dichiarazioni dei carichi presentati al carico in container.

Spesso le indagini sulle cause degli incendi a bordo delle navi portacontainer rivelano che le stesse sono da cercare in merci pericolose non correttamente dichiarate e quindi non stivate adeguatamente ed in taluni casi con interventi di spegnimento non adeguati.

2. Altra problematica e' quella ambientale, sotto due distinti profili: Da un lato l'entrata in vigore – all'1/1/2020 – del limite di 0,50% di contenuto di zolfo per i combustibili delle navi, attraverso l'utilizzo di nuovi combustibili a ridotto contenuto di zolfo o, in alternativa,

l'adozione di sistemi di eliminazione dei gas di scarico saturi (Exhaust gas cleaning systems – EGCS o scrubbers).

Questo nuovo obbligo normativo – conseguente alla modifica della Convenzione MARPOL nel 2016 - risponde all'esigenza di ridurre l'inquinamento dell'aria indotto nelle aree costiere e portuali dai gas di scarico delle navi.

L'industria assicurativa Marine dovrà verificare quali conseguenze potranno derivare – sotto il profilo della frequenza e rilevanza dei danni in macchina – dall'utilizzo dei nuovi combustibili ovvero dall'uso dei sistemi alternativi di depurazione, gli scrubbers appunto.

Di altro segno sono invece le problematiche ambientali derivanti dai cambiamenti climatici e dall'innalzamento delle temperature (il c.d. “global warming”) che sono all'origine della sempre maggior frequenza di fenomeni meteorologici estremi, che non sono ormai più confinati alle aree tropicali e sub-tropicali, ma impattano anche sempre più frequentemente - come anche noi abbiamo sperimentato – le aree temperate ed in particolare i paesi europei, inclusa l'Italia. Le cause di tali fenomeni sono negli alti tassi di anidride carbonica rilasciati nell'atmosfera ed anche il mondo dello Shipping è coinvolto, tanto che sono in via di elaborazione nuove normative che imporranno alle navi maggiori limitazioni in tema di combustibili, in linea con l'obiettivo posto dall'IMO di riduzione delle emissioni al 50% entro il 2050.

E' stata recentemente data notizia di una “Getting to Zero Coalition”, cioè un accordo fra circa 70 operatori mondiali dello shipping, fra i quali spiccano Maersk e Shell, con la finalità di portare in navigazione entro il 2030 navi ad emissioni zero (“Zero Emissions Vessels – ZEV 2030”) per contribuire all'obiettivo IMO di riduzione del 50% delle emissioni.

La lista delle problematiche che impattano sul mondo degli Assicuratori marine include altre tematiche, quali ad esempio le navi senza equipaggio (la prima di queste, la Yara Birkeland, è prevista prendere il mare nel 2020), il rischio di attacchi cyber, le nuove rotte polari (rese possibili dallo scioglimento dei ghiacci indotto dal

riscaldamento globale), le situazioni di tensione fra Iran e USA, con i possibili attacchi a navi in transito nel Golfo Persico.

Altre possono essere dedotte dalla consultazione della lista predisposta dal Policy Forum dello IUMI, che aggiorna periodicamente la sua “Policy Agenda”.

Di fronte a questo ampio ventaglio di sfide, vecchie e nuove, gli Assicuratori Marine rispondono da un lato con le azioni di lobbying svolte dal loro organismo di rappresentanza – lo IUMI – nei confronti delle autorità marittime sovranazionali – prima fra queste l’IMO - e con la cooperazione con altri stakeholders del settore e dall’altro lato cercano di analizzare e comprendere questi mutati o nuovi rischi con la finalità di individuare nuove misure di controllo e mitigazione di tali rischi.

Rischi quali cattivi tempi in navigazione, collisioni, incendi a bordo hanno tradizionalmente riguardato il trasporto via mare; oggi questi stessi rischi si esplicano in modo diverso e con un impatto economico più rilevante a causa delle variazioni che l’evoluzione tecnologica ha portato nei mezzi di trasporto navali.

Se noi consideriamo i wording assicurativi impiegati per la copertura di corpi nave e di merci trasportate via mare, rileviamo una sostanziale stabilità degli stessi nel tempo.

Le clausole corpi più utilizzate sono tuttora le ITCH del 1983 ovvero le clausole americane del 1977; il solo Nordic Plan viene regolarmente aggiornato, ma senza sostanziali stravolgimenti.

Nel panorama merci, fino a 3 anni fa le clausole universalmente utilizzate erano le Institute Cargo Clauses 1982, e solo il fallimento del vettore Hanjin nel 2016 ha spinto all’adozione diffusa delle ICC 2009, peraltro differenti solo in pochi punti, non di particolare rilievo, rispetto all’edizione 1982.

La risposta quindi degli Assicuratori Marine alle nuove sfide non sta a mio parere nell’adozione di nuovi prodotti da offrire alla clientela ma, oltre che nella collaborazione operativa con gli altri stakeholders del settore, nel diverso approccio all’analisi dei rischi che, essendosi in qualche modo trasformati, richiedono una diversa valutazione.

Questo non tanto e non solo sul piano economico del premio richiesto – problema questo impattato dall’andamento del ciclo sinistri/premi – quanto soprattutto sul piano della ricerca di nuove misure di controllo e mitigazione dei rischi così trasformati, con un crescente focus sulle attività di loss prevention, che rappresentano il punto incontro degli interessi diversi di Assicuratori ed Assicurati verso un interesse comune e condiviso e cioè il fatto che non si verifichino sinistri, le cui conseguenze economiche vanno a gravare sul sistema economico in generale, a prescindere dal fatto che sia stato messo in atto il meccanismo di trasferimento del rischio che costituisce la natura intrinseca del contratto di assicurazione.

In conclusione occorre tuttavia considerare che il mondo cambia anche per l’operatività degli Assicuratori Marine.

Oggi concetti come digitalization, blockchain, Internet of Things, artificial intelligence, machine learning, smart contracts, sono sempre più diffusi e non risparmiano il contesto degli Assicuratori Marine, i quali sono chiamati con sempre maggior urgenza ad adattare le loro modalità operative, passando da un modello basato essenzialmente sull’esperienza ad uno fondato invece sulla acquisizione e gestione della grande massa di dati che i mezzi tecnologici attuali mettono a loro disposizione per il supporto dell’attività di underwriting e di gestione dei portafogli.

Questo consentirà da un lato un approccio più scientifico al processo di analisi e sottoscrizione dei rischi ed anche un contenimento dei costi gestionali, entrambi funzionali al recupero delle marginalità attese.

Alessandro Morelli

Navigare verso il futuro che forse e’ ora

di Guido Barbazza

Il mondo dello shipping, seguendo la sua rotta verso il futuro, ha iniziato a navigare in mari dove il “variabile” rischia di diventare

l'indicazione costante di un ipotetico barometro di bordo. Si prevedono tempi di importanti cambiamenti indotti da tre fattori: il continuo aumento della complessità tecnologica di sistemi ed impianti; i sempre più stringenti regolamenti in tema di emissioni inquinanti e relative nuove modalità operative; la digitalizzazione con tutte le sue sfumature ed opportunità nell'ambito della cosiddetta "Rivoluzione Industriale 4.0".

Ricordiamo che il "4.0" significa "digitale", e non "automazione", corrispondente all'acronimo "3.0", già ampiamente presente ed utilizzata sulle unità navali da svariati decenni, che seguì il "2.0" dell'introduzione dell'energia elettrica e il "1.0" di quando furono realizzate le prime macchine. Uno degli sviluppi che sembra più promettente e che possiamo "toccare con mano" già adesso è l'utilizzo di gas naturale liquefatto (LNG) come combustibile a basso impatto ambientale per i motori termici. L'LNG, rispetto a combustibili liquidi convenzionali consente di azzerare i particolati (-95%) e gli ossidi di zolfo SO_x (-99%), di abbattere gli NO_x (-85%) e di ridurre sensibilmente la CO₂ (-35%). La "Viking Grace", il primo grande traghetto al mondo "a LNG", opera con successo fin dal gennaio 2013 e tra poco entrerà in servizio la nave da crociera a LNG "Costa Smeralda", che segue la "Aida Nova", prima nave del genere, in servizio dal dicembre 2018. Per sostenere l'utilizzo dell'LNG a bordo delle navi ovviamente sarà da ora in avanti sempre più importante che i porti si dotino di opportuni impianti e servizi di rifornimento per il gas, colmando l'attuale, evidente, ritardo. In parallelo al gas si assiste all'entrata in campo, rapida e decisa, delle batterie e della propulsione ibrida. Non si tratta certo di una novità assoluta, visto che già i primi sommergibili ai tempi della Prima Guerra Mondiale utilizzavano questo tipo di propulsione, ma che, principalmente a causa dei limiti imposti da costi, pesi e capacità delle batterie, raramente ha interessato unità di superficie. Però, dopo l'impulso dato dall'entrata nel mercato delle batterie e delle auto a propulsione elettrica di Tesla, gli accumulatori con i sistemi a ioni di Litio hanno fatto balzi da gigante rendendo oggi tecnicamente ed economicamente possibile sistemare a bordo batterie con capacità importanti, per diverse migliaia di MWh. Fondamentale è inoltre "il cervello" digitale che gestisce le funzioni dei sistemi ibridi. Oltre alla possibilità di operare con le sole batterie durante la sosta in porto e quindi senza alcun

bisogno di alimentazione da terra, azzerando emissioni e rumori, ed il vantaggio, gestendo i picchi ed i transitori di carico con la potenza generata dalle batterie, di operare con i motori termici in condizioni di massimo rendimento, la propulsione ibrida presenta anche la rassicurante opzione “go home” in elettrico, in caso di avarie o inconvenienti ai motori termici. Oltre all’ “ibrido”, il settore marino sta cominciando ad utilizzare altri due sistemi innovativi indotti dagli sviluppi in ambito “terrestre” e delle auto: L’ormeggio automatico, sperimentato con successo già nel 2018 sul traghetto costiero norvegese “Folgefonn” e i sistemi di ricarica delle batterie di bordo ad induzione, quindi senza la necessità di cavi e collegamenti elettrici, come avviene per i telefonini. E’ prevedibile che, sotto l’impulso dei tre “agenti del cambiamento”: tecnologia, emissioni, digitale, “le rotte” dello shipping nel futuro diventino molto più variegate e differenziate a seconda del tipo di unità e del suo impiego, con l’adozione di soluzioni tecnologiche diverse e diversamente integrate che spazieranno dall’uso e dalla combinazione dell’LNG, delle batterie, ma anche di sistemi di generazione di energia ricavata dal sole o dal vento, e persino fluidodinamicamente dal moto stesso della nave, piuttosto che all’utilizzo di combustibili alternativi quale il metanolo. Un esempio “apri pista” è fornito dalla “Viking Lady”, una supply vessel off-shore, che già da qualche anno è stata dotata di un sistema ibrido, in aggiunta ai suoi motori termici a LNG e in combinazione con celle a combustibile ad idrogeno. Mentre si ipotizzano navi senza equipaggio, relativamente facili da realizzare tecnologicamente ma che dovranno aspettare la risoluzione di importanti e fondamentali problematiche di tipo legale, assicurativo, e persino etico, altre soluzioni ed innovazioni fanno capolino all’orizzonte: l’utilizzo dell’Idrogeno, la stampa 3D. Proprio l’avvento massivo della stampa 3D potrebbe portare una vera e propria rivoluzione nei trasporti marittimi, fino al punto di sconvolgere le rotte consolidate delle materie prime e dei prodotti finiti.

Guido Barbazza

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

RIUNIONE INTERCARGO 2019

Cosa succederà se il carburante 2020 sarà difettoso, chi ne sarà responsabile?

Atene 3 e 4 Ottobre 2019 : riunione annuale dell' INTERCARGO

l'associazione internazionale degli armatori di navi da carico secco che rappresenta un quarto della flotta mondiale.

Anche quest'anno in agenda tanti i temi e soprattutto le preoccupazioni dei suoi iscritti, 142 membri per un totale di 2.252 bulker. Presieduta dal Presidente Dimitrios J. Fafalios l'assemblea ha aperto i lavori evidenziando le problematiche tuttora esistenti a poco più di due mesi dall'entrata in vigore dei nuovi regolamenti Marpol che impongono nuovi più bassi limiti di zolfo per i combustibili ad uso marino. Particolare preoccupazione desta il fatto che ad oggi sono poche le raffinerie e i bunker supplier in grado di fornire campionature dei nuovi prodotti consentendo agli armatori di testarli sulla propria flotta con un certo anticipo rispetto al 1mo Gennaio 2020. Una situazione che crea una serie di implicazioni nella gestione in sicurezza delle navi. Ci si domanda : cosa avverrà se dopo aver fatto un pieno del nuovo carburante si scopre che non è conforme ai parametri imposti o comunque crea problemi alla macchina? Come e dove potrà essere possibile sbarcare le partite di carburante difettose? Chi ne sarà responsabile ?

L'impegno da parte di Intercargo a portare avanti questa battaglia a tutti i massimi livelli delle organizzazioni marittime nazionali e internazionali degli stati membri IMO per evidenziare le criticità di questo nuovo regolamento è stato stigmatizzato da un intervento di

alcuni membri anziani dell'associazione "Noi abbiamo fatto tutto ciò che era in nostro potere per essere pronti tuttavia ad oggi stiamo ancora affrontando incertezze. Con ancora vaghe prospettive circa le specifiche e la disponibilità dei nuovi bunker, un non concreto aiuto da parte delle aziende costruttrici dei motori marini e tanta assistenza e supporto offerti solamente a livello teorico, noi armatori siamo chiamati ancora una volta a far fronte a questa sfida da soli".

L'efficienza energetica della flotta delle rinfusiere è stato il secondo argomento caldo del conclave. L'Intercargo supporta la strategia iniziale proposta dalla IMO per la riduzione del gas-serra emesso dalle navi e in questo senso chiama in causa non solo gli armatori ma anche i noleggiatori in quanto co-responsabili dell'utilizzo della flotta. La classificazione GHG di ogni nave dipende da una lunga serie di parametri tra i quali il design, la tecnologia, il tipo di motori e macchinari di bordo, il combustibile usato etc. etc. pertanto anche i cantieri navali, i costruttori di motori marini e i fornitori di bunker dovranno essere impegnati in questa corsa verso l'obiettivo "miglioramento" che l'IMO ha pianificato in un programma chiamato "vision 2050".

In contrapposizione ai primi due temi molto attuali mi ha sorpreso scoprire che in questa era della digitalizzazione e di progresso tecnologico teso a migliorare in efficienza e sicurezza i traffici marittimi si sia ancora una volta dibattuto di un "vecchio" problema : il "Safe Carriage of Cargoes". Durante la riunione si è espressa vive preoccupazione per gli ancora tanti affondamenti e perdite di vite innocenti causati dai carichi secchi con alto contenuto di moisture e spiccata tendenza a liquefarsi. E' stato ufficialmente denunciata "una frustrante mancanza di sforzi concreti da parte dei caricatori, dei ricevitori e dalle autorità portuali per risolvere questo problema. E' imperativo – si è affermato – che per eliminare questo problema un minimo di obbligazioni come richieste dall'IMSBC Code vengano seguite." L'importanza di investigare a fondo su certi incidenti e pubblicarne i risultati è fondamentale e a proposito Intercargo ha sollecitato le varie amministrazioni ad un urgente intervento al riguardo invitando l'IMO a stabilire un relativo sistema di procedura.

=====

L'associazione INTERCARGO è in continua crescita con un sempre maggiore numero di adesioni da parte degli armatori – attualmente ne fanno parte 142 membri con 2.252 navi bulker pari a 214 milioni di dwt, circa il 20% della flotta mondiale a livello di numero e al 25% a livello di dwt. I controlli annuali fatti dall'associazione circa i casi di detention e deficiencies di questa flotta dimostrano la qualità di questa parte di industria del mare.

INTERCARGO pubblica una Rivista Annuale e terrà la sua prossima riunione semestrale a Singapore a Marzo 2020.

=====

Intanto sul Lloyd's List del 14 ottobre appare questa tirata d'orecchi :

**Italy must integrate port reform and maritime governance
(aggiungerei..and nautical education)**

WITH over 8,000 km of coastline and a centuries-old maritime vocation with a capacity to produce wealth that is estimated at around 2.7% of gross domestic product, Italy is strategically located right in the centre of the Mediterranean, providing access to the European Union. It boasts a shipbuilding industry of global importance with companies such as Fincantieri (for heavy shipbuilding) and Perini (for yacht and luxury shipbuilding). It also offers major attractions on cruise itineraries as well as providing a resource for coastal tourism. Over 50% of goods entering and leaving Italy are handled by sea through its commercial ports. Despite all this, however, Italy lacks a structured maritime policy both as regards ports and the sea as a resource for all types of sustainable economic activity.

Massimo Granieri

DECADENZA DELLE NUOVE

GENERAZIONI?

ANALISI E PROBLEMATICHE

di Tobia Costagliola

Droga, alcol, sballo e ludopatie tra allarmi, indifferenza, scarsa efficacia delle leggi e inadeguate azioni di prevenzione e di contrasto.

Assuefazione di chi lo fa e di chi guarda con rassegnata ineluttabilità.

Citazioni autorevoli e opinioni personali di chi scrive su cause, effetti, rimedi.

Nei giorni 29 e 30 dello scorso settembre la cronache nazionali hanno riportato una notizia di cui ho stralciato alcuni particolari dalla “Nazione” di Firenze del 29 e 30 settembre: « [...] Giallo dei fratelli belgi morti in hotel a Firenze, presto l'autopsia [...] Fratelli trovati morti in hotel. A ucciderli probabile mix di alcol e droga [...] Orrore in hotel a Firenze, due fratelli trovati morti dal padre. Indagato un farmacista[...] Nella loro camera sono state trovate dagli investigatori alcune scatole di potenti analgesici vuote, assieme ad alcune bottiglie di vino e tracce di stupefacenti. L'ipotesi più probabile, anche se bisognerà attendere gli esami tossicologici, è dunque che i due siano stati stroncati da un mix di alcol e droga. Sul corpo dei ventenni è stata disposta l'autopsia [...]».

La notizia, dopo il primo impatto sugli abituali e abitudinari lettori, dall'approccio stanco e saturi di cronache anche più atroci, è stata archiviata nel grande dimenticatoio dell'indifferenza che ormai contraddistingue la maggior parte della nostra società tanto impegnata nella "sopravvivenza" quotidiana ma, comunque, sempre più attratta da scandali e "fake news" di ogni genere...Voce da bar : “ ma questi stranieri devono venire proprio a drogarsi e morire qui da noi? ”...

D'altronde, notizie su droghe, spaccio, sballo e tragedie umane ad esse collegate, sono all'ordine del giorno e, purtroppo, non destano sempre quell'attenzione che presuppone una adeguata e “fattiva” reazione col coinvolgimento della nostra società e delle istituzioni. Società (soprattutto famiglie) ed istituzioni di cui, purtroppo, solo una parte è allarmata e “preoccupata” per la crescita dell'uso di droga ed alcol, in particolare, presso i più giovani. Ciò che allarma è che varie forme di

dipendenza siano ormai percepite nell'immaginario collettivo come fenomeni inevitabili e "normalizzati".

I nuovi "passatempo" e la ricerca di sensazioni forti

Non si contano gli articoli e gli editoriali che lanciano l'allarme per la diffusione di nuove droghe, morti per overdose, sbalzi mortali che richiamano l'attenzione sui rischi di questi abusi non solo per chi li compie ma per tutta la società. Questi pressanti richiami si aggiungono a quelli, sul consumo di alcol da parte dei giovani, in particolare l'allerta per la diffusione del "binge drinking" (abbuffata di alcool), e sul gioco d'azzardo patologico, che coinvolge persone di ogni età.

Ma il "binge drinking" non è l'unico passatempo dei giovani a rischio tra la ricerca del piacere e la mancanza di obiettivi.

Antonio Floriani medico psicoterapeuta, criminologo, Direttore del Centro Libera- Mente di Genova ed esperto in dipendenze e comportamenti d'abuso ne aggiunge altri in uno dei suoi numerosi saggi sull'argomento: « balconing (tuffo dal terrazzo dalla camera dell'albergo: un tuffo nella piscina, dal terrazzo del 3°, 4°, 5° piano dell'edificio). Oppure il flambè (vaporizzare un liquido infiammabile sul corpo ed incendiarlo), il choking game (gioco dello strangolamento) su di sé o su altri. Fino al ghost riding o al car surfing, dove l'automobile diventa il mezzo per creare lo sballo, abbandonando lo sterzo una volta che è stata lanciata a forte velocità, o salendovi sul tetto mentre è in movimento. Il tutto è applicabile anche ai mezzi pubblici, specialmente treni e vagoni della metro, con l'ulteriore rischio di rimanere folgorati dalla rete elettrica a 20.000 volt (volt più, volt meno, a seconda della linea o del paese...). E sempre in tema di treni il train planking, ovvero il delirante "gioco" di attendere l'arrivo del treno sdraiati tra i binari, con l'obiettivo di venire filmati per essere caricati su piattaforme video on-line, ma col risultato di non uscirne sempre vivi.

A fronte di comportamenti con rischi evidenti e così elevati, possono sembrare di ridotta pericolosità mode come quelle del binge drinking, l'assunzione di elevate quantità di alcol in un brevissimo arco di tempo (rischio: morte per coma etilico o danni cerebrali permanenti); o sempre l'uso di alcol, non ingerito, ma assunto tramite congiuntiva oculare con l'eyeballing, ovvero versando superalcolici ad altissima

gradazione (vodka, grappa, distillati) negli occhi e tenendo il liquido a contatto con essi per alcuni secondi (rischio: la cecità permanente). Figuriamoci a questo punto quanto può sembrare banale citare tra i comportamenti a rischio l'uso di cannabis: la quasi totalità dei genitori che hanno letto le righe precedenti affermerebbe, riferendosi ai figli, “meglio farsi qualche spinello ogni tanto”... ».

Comportamenti “normali” e rischi per la salute

« Se il rischio e la ricerca di sensazioni forti (sensation seeking) diventano per molti giovani un valore da raggiungere attraverso i comportamenti descritti nelle righe che precedono, per quanto concerne le sostanze psicotrope (alcol e droghe), spesso il loro consumo non viene inteso come un rischio per la salute, bensì come un comportamento “normale”. Ma in questo caso il concetto di “norma” (non a caso, in statistica, sinonimo di “moda”, ovvero il valore che compare più frequentemente all'interno della popolazione che viene considerata, qui gli adolescenti) non coincide con quello di comportamento più idoneo a garantire la salute.

La generalizzazione “lo fanno tutti”, frequentemente utilizzata dagli adolescenti in riferimento all'uso nei fine settimana di alcol, saltuario di cannabis o addirittura occasionale di cocaina, porta ad intendere che quel tipo di comportamento sia “giusto” perché socializzante e di condivisione.

Inoltre, dato il momento storico, la vulnerabilità percepita dai giovani e le poche aspettative nei confronti dell'avvenire (ad esempio per l'insicurezza di trovare un lavoro) amplifica il bisogno di provare esperienze che distolgano dalla realtà e che dimostrino, nel contempo, la propria capacità di sopravvivenza. Così “il consumare”, farsi, diventa per molti giovani obbligatorietà al fine di combattere o modulare le emozioni, i sentimenti di disagio, l'imbarazzo, la noia, l'insoddisfazione, il senso di vuoto, di solitudine, di incapacità. Così si assiste a una maggiore diffusione dell'uso di droghe ed un esordio nel mondo delle dipendenze sempre più precoce (età media 15 anni) con tutte le conseguenze sul piano psicofisico che ciò comporta.

È ormai documentato che il consumo di alcol e cannabis (sia combinato, sia disgiunto), soprattutto in adolescenza, determina danni – spesso irreversibili – alle strutture cerebrali, con conseguenze a breve e a lungo termine. Già dopo alcune settimane dall'assunzione, la

cannabis provoca nella maggior parte dei soggetti un appiattimento emotivo ed affettivo, la diminuzione della volontà, con conseguente perdita di interessi, di entusiasmo e quindi il venir meno degli obiettivi. L'associazione con alcol aggrava questa condizione, andando quest'ultimo ad intaccare la tenuta dell'umore, a maggior ragione in soggetti predisposti all'instabilità emotiva, con conseguente perpetrazione dell'uso, aumento della frequenza delle assunzioni e dei dosaggi (fenomeno della dipendenza psicologica). Il consumo di alcol in giovane età si associa inoltre a un maggior rischio di abuso di sostanze, droghe e disturbi depressivi nella vita adulta.

Per tale ragione è di fondamentale importanza che gli adulti di riferimento (genitori, insegnanti, professionisti della salute) pur disorientati e spaventati di fronte al consumo di alcol e sostanze a cui assistono con l'ingresso dei ragazzi nel mondo dell'adolescenza, non sottovalutino il fenomeno puntando "al male minore" (della serie "basta non eccedere"). Piuttosto è necessario che conoscano il meccanismo col quale le sostanze entrano in modo subdolo e ingannevole nella vita dei giovani, determinando il decadimento psicofisico (cognitivo e sociale) dei propri figli con gravi ripercussioni sulla vita; è necessario che sappiano trasferire il messaggio che, il miglior modo per essere felici ed aumentare le probabilità di realizzare i propri obiettivi, consiste nell'astenersi dal consumare alcol e sostanze.» (cfr. A.Floriani).

E mentre si moltiplicano gli allarmi per lo straordinario aumento della produzione di droghe d'ogni tipo, alimentato da un altrettanto incremento dei consumi, è doloroso constatare che, nonostante "il parlar parole" (di "lucana" memoria), le istituzioni, dopo la fine dell'emergenza droga degli anni '80 e '90, nonostante le variegata analisi e statistiche di natura socioculturale, non sono riuscite ad aggiornare i quadri interpretativi di questi fenomeni e delle concrete ed efficaci linee di intervento. Sono ormai 10 anni che i nostri Governi, in tutt'altre faccende affaccendati, non convocano la Conferenza Nazionale sulle droghe che esiste dal 1990 (DPR ott.1990) e che è prevista riunirsi con cadenza triennale (!)

L'Homo stupidus stupidus di Vittorino Andreoli.

Il contesto in cui si è sviluppato e si evolvono sempre di più le cosiddette "dipendenze", soprattutto dei giovani, è magistralmente

descritto da Vittorino Andreoli (che non ha bisogno di presentazioni) in uno dei suoi libri edito da Rizzoli nel 2018, intitolato “Homo stupidus stupidus. L’agonia di una civiltà “. Ritengo sia la sintesi più completa del pensiero della gente comune o, almeno, la mia...al fine di individuare le origini e le possibili riduzioni dei fenomeni sopra descritti. Ne riporto soltanto due paginette (252, 253) che ritengo incisive ed esplicative:

« I giovani, i nostri figli e i nostri nipoti non riceveranno educazione, poiché per educare occorrono principi primi che siano tali per tutti. L’educazione è destinata a diventare sempre di più imperio e colpa: le due condizioni che impediscono di insegnare a vivere. Una società smarrita non riesce a mettere ordine e a dare esempio.

E, accanto ai minimalisti, avremo sempre più giovani che vendono il loro corpo per denaro e altri che cercano di vedere un mondo più umano, riempiendo la loro testa di droghe.

Si diffonderà l’ubriachezza, che aiuta a sostituire il mondo concreto con quello della distorsione sensoriale e dell’illusione. Ci si ubriaca per sentirsi almeno uomini.

Si diffonderà sempre di più l’incapacità a stabilire relazioni, che sono la forza nella costruzione della rete sociale.

Le relazioni di coppia si consumeranno in tempi sempre più rapidi.

Quelle tra madri –padri e figli continueranno a essere considerate origine di conflittualità, di frustrazione e di obbligo e non certo piacere. I vecchi saranno abbandonati, come se avessero perduto la consistenza che permette i rapporti interpersonali. Tra nipoti e nonni si frappongono ormai silenzi e, semmai, solo i desideri da parte dei primi di essere almeno salutati.

Senza relazioni, non si costruisce la storia che, come abbiamo più volte richiamato, è il “fil rouge” che permette di costruire un’identità sociale e la stessa appartenenza a una civiltà.

Così, progressivamente, si spegneranno le luci della civiltà, anche se non dominerà il buio, poiché ovunque ci saranno luci artificiali.. Una civiltà che muore è sempre più ingolfata dall’artificialità. Scompare ciò che esiste e appare tutto ciò che è virtuale. Non c’è, ma è “come se” esistesse.

E’ questo il trucco, la fantasmagoria, l’illusionismo del mondo digitale. Non ci si accorge del buio, sta finendo una civiltà, ma tutti guardano un oggetto che si tiene nella mano o che si pone nella tasca, un

giocattolo che sostituisce il mondo in cui non serve la razionalità, non serve la relazione tra menti e corpi, poiché ci sono i sucedanei. Basta un clic che si sente una voce e si può raccontare il proprio dolore, la paura, ricevere persino la promessa di un aiuto. È una segreteria telefonica che dà soluzione al tuo bisogno, suggerendo di premere il numero 1 oppure il numero 2 oppure il tasto cancelletto. E tu schiacci e cambia la voce, ma c'è sempre una segreteria telefonica: artificiale, mentre muore il naturale.

Puoi distrarti con un videogioco e compiere missioni contro draghi che non ci sono. Puoi fare anche sesso; basta premere 1 se lo vuoi etero, 2 se lo vuoi omo, 3 se li vuoi entrambi...qualsiasi cosa, tanto è tutto digitale.

Così dimentichi che hai una madre e un nonno e non ti accorgi che non appartieni a una civiltà, ma a una macchinetta di cui ignori il funzionamento e ignori anche che è un'illusione per te, ma un'occasione di ricchezza per l'industria elettronica. Una ricchezza che, a differenza della povertà che si allarga sempre più, si restringe tutta dentro mani tentacolari, fauci da mostri... Non si tratta di uno zoo o di un luna-park, ma semplicemente di uomini che fanno arricchirsi approfittando della morte della civiltà. Non si chiamano più i padroni del mondo, ma padroni dell'uomo.

“I padroni dell'umanità” sono i grandi idioti, che non si accorgono che anche il denaro muore. E, così, stanno accumulando le ossa della ricchezza e sono avvolti dalla puzza della morte. Dalla morte che credono sia la vita ».

Conclusioni

Le argute e profonde considerazioni di Andreoli sono una rappresentazione sintetica delle caratteristiche che oggi contraddistinguono “l'homo sapiens sapiens” e che lo rendono “homo stupidus stupidus”. Andreoli è tuttavia convinto che sia possibile scongiurare l'agonia in cui sta scivolando la nostra civiltà nonostante la chiara evidenza che l'uomo ha smarrito i benefici garantiti dalla parte più evoluta del suo cervello(!). Una delle tante recensioni del suo libro apparsa in “ebook” recita : « La nostra mente perde progressivamente la razionalità e l'affettività, e intanto muore l'etica, muoiono gli dèi, che vengono sostituiti dal denaro e dal successo.

Vittorino Andreoli sa che l'uomo si può "rompere", come psichiatra ha seguito e curato molti pazienti aiutandoli a sollevarsi dalle loro cadute. Ecco perché non ha perso la fede nell'uomo e nelle sue possibilità. In queste sue nuove pagine vuole lanciare un allarme e spingerci a riflettere sulla regressione del nostro tempo, che rischia di cancellare le conquiste che hanno segnato la storia dell'Occidente. Convinto che la morte di una civiltà possa essere osservata e testimoniata, e che se ne possano indicare i segni premonitori, mette a fuoco tre comportamenti talmente diffusi da essere diventati regole:

la distruttività, la caduta dei principi primi che sono alla base del vivere sociale e l'uomo senza misura. Intorno a questi tre grandi temi, svolge la sua analisi arrivando alla conclusione che l'uomo vada ormai escluso dall'ambito della sapienza. Il tratto che oggi lo definisce meglio è l'essere "stupidus", secondo il significato etimologico, che condivide la radice con "stupore". Lascia infatti attoniti, sbalorditi, che un uomo possa assumere gli atteggiamenti dominanti nel nostro tempo, ma ancora più incredibile è che lo possa fare una comunità intera, un popolo. Un margine per invertire la rotta ancora c'è, per farlo occorre però riaffermare i principi che permettono il procedere della ragione, la bellezza della cooperazione contro l'exasperato individualismo, integrando sentimenti e razionalità ».

Nonostante l'analisi sia stata condotta a 360 gradi, dopo quanto precede, mi sarebbe piaciuto che Andreoli avesse avuto il coraggio di aggiungere una ulteriore e fondamentale constatazione (che faccio io a titolo personale e da cattolico convinto, assumendone tutta la responsabilità): l'allontanamento dell'uomo da Dio e dalla "religione", nella presuntuosa supposizione di una falsa e fatua autosufficienza che, purtroppo, è all'origine di tutti i mali che affliggono questo mondo con una conseguente e pericolosa decadenza generale.

Concludo con una citazione: *« Mai come in questo momento, in cui la tecnologia insegue addirittura l'immortalità, la questione religiosa è stata così importante. Centrale. «La vita non è solo razionalità». L'io si sostituisce a Dio (Homo Deus di Yuval Noah Harari), ma è sempre più insicuro e fragile. Le reti sociali si indeboliscono. «I sintomi di una crescente fatica di vivere si registrano su vari fronti». L'io ipertecnologico soffre di solitudine. Ha meno amici, anche se connesso con tutto il mondo. Insegue la salvezza del corpo, non dell'anima. Ha*

una povertà spirituale che lo rende oggetto inerte e inconsapevole a disposizione di una tecnica che manipola la sua natura, ne spia ogni passo, ne determina quelli successivi” (cfr. Famiglia Cristiana n.34/2019. Chiara Giaccardi e Mauro Magatti, sociologi dell’Università Cattolica di Milano).

Si potrebbe arguire che Andreoli, non abbia menzionato la questione religiosa, forse volendo mantenere un atteggiamento “politicamente corretto” come fanno “tanti”. Oltre a raccomandare la lettura degli innumerevoli scritti in cui Andreoli parla del suo rapporto col sacro, con la religione e, in particolare, col Cristianesimo, riporto una sua frase in conclusione di una intervista rilasciata ad Alessandro Tonon nel 2017: « [...]Io sono un non credente nel significato che dice che non ho l’esperienza di Dio, che non l’ho mai incontrato. Se Dio venisse a trovarmi, dopo aver fatto le debite ricerche, certamente la mia vita cambierebbe, probabilmente diventerei un credente. Non sono ateo e ho rispetto per quelli che credono (anche questo fa parte del Noi). Sono un non credente, ma pronto a credere se avessi l’esperienza di Dio». Questa è, per me, l’unica spiegazione. Ma potrei aggiungere, senza voler essere presuntuosamente irriverente: Andreoli, uomo di scienza e grande cultura umanistica, psichiatra di fama mondiale, sta ancora “maturando”...Quando sarà adulto... potrebbe anche lui, come ha già fatto qualche altro eminente pensatore contemporaneo, rigorosamente “ateo”, scrivere una lettera al papa... (perdonatemi , mi è scappata... dipende da una mia personale visione delle cose...).

L’ultima riflessione strettamente personale

La soluzione di tutti i mali che affliggono questo mondo come la droga, l’alcol, lo sballo e quant’altro, è nelle nostre mani, nelle mani della famiglia, della società, delle istituzioni. Ma...quale famiglia ? quale società? quali istituzioni ? In nome di diritti ritenuti inalienabili e vitali, abbiamo scardinato e trasfigurato ”la famiglia”, intesa come “culla” e “fulcro” della società, siamo stati capaci di ridurre la scuola ad un “monolito” con i piedi di “carta”, che si appesantisce sempre di più con tutte le continue, variabili ed inconsistenti “sovrastutture”, perdendo la sua autorevolezza e la sue storiche finalità, abbiamo cercato e perseguito un concetto di democrazia inteso come affermazione dell’individualismo a tutela dei propri interessi che riteniamo sacrosanti al confronto degli interessi degli “altri” e siamo,

tutti, continuamente impegnati “politicamente” a piegare le istituzioni, al livello di questi principi e... i nostri giovani (già a 10/11 anni) sono spaventati, insicuri, diventano vulnerabili e brancolano nel caos di una società impegnata nell'autodistruzione...Da dove ricominciare, prima che sia troppo tardi?....

Tobia Costagliola

PUBBLICAZIONI

IL GRANDE SALVATORE SCOTTO DI SANTILLO E LA SUA SCUOLA SEMPRE AL SUO FIANCO

Salvatore Scotto di Santillo, Grande Ufficiale al merito della Repubblica Italiana, mi ha mandato, come ogni anno, l'Annuario 2018/19 dell'Istituto Superiore F.Caracckolo-G. da Procida diretto dalla prof.ssa Maria Saletta Longobardo. La pubblicazione si presenta sempre nuova nella grafica e nei contenuti merito dello staff degli insegnanti e amministratori di questa antica e prestigiosa scuola. Straricca di fotografie di studenti, insegnanti mostra il percorso di viaggi, cultura, formazione dell'elemento umano, perché di questo si tratta, se c'è l'uomo, la afflato trasmesso da dirigente e insegnanti c'è tutto compreso il nostro Salvatore Scotto di Santillo... sempre al nostro fianco, una approfondita biografia di un uomo eccezionale.

da WWW.STANDBYENGINE.COM di John Gatti

Può il bow thruster sostituire il rimorchiatore?

Bow thruster e/o rimorchiatore, una decisione che va ponderata.

Il Pilota Maurizio Garipoli spiega il suo punto di vista sull'argomento, non mancando di condire l'articolo con esperienze personali.

**Our mailing address is: StandBy Engine Via Passalacqua 25h
Rapallo, Ge 16035 Italy**

Sono usciti on line ProcidaOggi e CSTN Lega Navale Napoli .

L'imbarcazione Mediterranea al Galata

Sabato 12 e domenica 13 ottobre 2019

**Conclusioni e festeggiamenti del Progetto Mediterranea (2013 – 2019)
al Mu.MA - Galata Museo del Mare, Calata De Mari 1**

**Sabato 12 ottobre tra le ore 14.00 e le 16.00: arrivo di imbarcazione
“Mediterranea” nella banchina davanti al Museo, dopo 6 anni di
spedizione culturale, scientifica e nautica per tutto il Mediterraneo, il
Mar Nero e l’Atlantico portoghese, spagnolo e marocchino. 20 paesi,
decine di interviste, esperimenti, eventi culturali, centinaia di persone
a bordo.**

**Domenica 13 ottobre dalle 10.00 alle 12.30 al Galata Auditorium
Incontro pubblico con i partecipanti della spedizione e di Progetto
Mediterranea con racconti, video e ospiti.**

**Saluti di Nicoletta Viziano presidente Mu.MA. Intervengono Simone
Perotti, scrittore e marinaio; Francesco Nacinovich e Andrea Laghi,
entrambi comandanti di Mediterranea; Filippo Mennuni, ex
comandante di Adriatica e neo socio di Progetto Mediterranea. Tra gli
ospiti: Ferruccio Sansa, scrittore e giornalista; Fabio Pozzo
giornalista; Silvana Vassilli già Direttore IIC-Atene; Patrizio Nissirio,
Direttore AnsaMed; Gianluca Solera, scrittore e attivista; Enrico
Granara, Ministero Affari Esteri e della Cooperazione.**

**Al termine, sarà possibile dialogare con l’equipaggio e fare visita alla
barca, un ketch di 60 piedi armato a cutter disegnato da Michel Bigoin
e realizzato nei CNSO francesi nel 1975.**

**Dalle 15.00 – 16.30, laboratorio per famiglie Mastro cordaio per
imparare a realizzare le cime utilizzate a bordo delle imbarcazioni.
L’attività adatta a tutti e gratuita è gentilmente offerta dalla
Cooperativa Solidarietà e Lavoro.**

In collaborazione con il Comune di Genova - Delega Manifestazioni Eventi Sport, e il Mu.MA – Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni.

Info: www.progettomediterranea.com;

CONTO ALLA ROVESCIA PER LA 1[^] **FIERA D'AUTUNNO**

Casa, shopping ed enogastronomia a Genova dal 17 al 20
ottobre
nel padiglione Jean Nouvel

Casa, dolce casa, e poi shopping e cibo. Debutta dal 17 al 20 ottobre nel quartiere fieristico genovese, la Fiera d'Autunno. 60 gli espositori presenti nel piano superiore del padiglione Blu, ingresso gratuito e apertura serale.

Per rendere la casa più bella, confortevole e sicura, pronta per l'arrivo dei primi freddi, Fiera d'autunno propone accurate lavorazioni in legno – dai tetti alle basculanti, ai parquet - e porte, serramenti, ringhiere, cancelli e carpenteria metallica, trasformazione super-rapida della vecchia vasca da bagno in doccia, impianti di sicurezza, e sistemi di risparmio energetico. Sul fronte dell'arredo la scelta è variegata, dagli imprescindibili materassi, letti e divani ai mobili su misura, etnici e in teak per una scelta di qualità. Per il giardino e gli spazi all'aperto ci sono i forni e i barbecue, gli arredi in legno e in ferro battuto. E per una comoda ed efficiente gestione quotidiana della cucina ecco robot, depuratori di acqua e macchine per il caffè, pentole in ghisa smaltata, per le pulizie più accurate lavapavimenti, aspirapolvere e battitappeto.

Il tour del gusto, riservato ai buongustai, attraversa cannoli, cassate e pistacchi dalla Sicilia, mozzarelle di bufala campana, conserve, frutta secca e candita, salumi e formaggi di Norcia, specialità al tartufo, prodotti tipici liguri e sardi, birra artigianale di qualità, cucina romagnola e thai. E dopo le concessioni alla gola il tempo della remise en forme arriva con le offerte più invitanti delle terme di Genova e delle terme di Acqui. Sempre in tema di benessere e cura della persona

tutti da scoprire i pacchetti speciali per i trattamenti estetici più nuovi ed efficaci e le offerte di cure odontoiatriche.

Nello shopping largo alla moda casual ed elegante e ai capi firmati, nella bigiotteria la novità arriva dal Brasile con i monili in capim dourado, meglio conosciuto come oro vegetale.

La rassegna, a ingresso gratuito, sarà aperta giovedì e venerdì dalle 15 alle 23, sabato dalle 11 alle 23 e domenica, giornata conclusiva, dalle 11 alle 21.30.

Info: www.fierad'autunno.it Fb

Ufficio stampa Porto Antico di Genova SpA

Giusi Feleppa 010 2485711 – 335 7157199

Caro Decio,

ti ringrazio per il tuo messaggio e sono qui ancora a parlarti dei "Sargassi" e "Al di là dei mari e del tempo". Entrambi, come già detto, sono strumenti di rivitalizzazione della memoria oltre ad essere l'espressione di una prosa e di una poesia che io ho definito " lirica " nella sua accezione più ampia. A parte il significato letterale che il termine poteva avere nella letteratura greca, voglio riportarti cosa intendo, aiutato da uno dei miei soliti dizionari: "La poesia lirica è la definizione generale di un genere letterario della poesia che esprime in modo soggettivo il sentimento del poeta ed attraversa epoche e luoghi vastissimi. Ed è ciò che tu hai fatto.

Per quanto mi riguarda, il risveglio della tua memoria ha influenzato anche la mia.

Ti avevo già espresso le mie sensazioni suscitate dai "Sargassi" a proposito di mie simili esperienze. Ma anche l'altro libro non è stato da meno. Non puoi immaginare il mio entusiasmo nell'apprendere che sei stato amico di Salvator Gotta. Il mio entusiasmo, la mia gioia viene da molto lontano, dalla mia adolescenza. La mia attuale reazione ha avuto l'immediato effetto di trasferirmi indietro nel tempo, fino a

quell'età in cui conobbi Salvator Gotta tramite la lettura del "Piccolo Alpino". Quel racconto mi appassionò talmente che mi indusse ad approfondire, già a 12 anni e quelli successivi, la Grande Guerra e tutti i suoi romanzi storici sul Risorgimento.

Mi sono poi imbattuto ancora in Salvator Gotta, negli anni 70 e, anche dopo, leggendo Topolino che, ancora oggi, mi attrae quando l'intravedo tra le letture di qualche nipotina (però.. .quanta pubblicità e quante fastidiose pagine!). Solo più tardi, scoprii che Gotta aveva scritto l'inno "Giovinezza" ed appresi tutte le sue vicissitudini , prima e durante il Fascismo, la Guerra ed il periodo della Prima Repubblica" in cui tu lo hai conosciuto.

Ciò premesso, veniamo ai consigli o ai suggerimenti. Ti avevo chiesto se avevi mai riletto i tuoi scritti, a distanza di anni e se ti piacesse farlo. Non è stata una domanda provocatoria. Te l'ho chiesto perché credo sia un'esperienza unica. Non produce soltanto l'effetto "rimembranza" ma ti riconduce indietro, nel tempo, arricchito dalla tua esperienza e dall'età, ma mettendoti, allo stesso tempo, al confronto tra quello che eri e quello che sei : tanto entusiasmo , forse ingenuità, allora, e tanto disincanto, oggi, alla luce delle vicende della vita e la conoscenza ...degli uomini e del mondo... Ma questo approccio ha un pregio: l'inevitabile risveglio, nonostante tutto, di quegli antichi sentimenti che puoi rivivere e far rivivere anche negli altri. Il mio suggerimento, appena sussurrato... sarebbe di "spolverare ", a tua scelta, qualcosa che tu hai scritto e renderla ..attuale, corredandola con commenti e riflessioni "aggiornate" da maturità ed esperienza... "Le filosofie non portano pesi" e " I parlatori di mestiere che stanno a terra" sono due lettere scritte da uno scrittore di "calibro" nato/generato da un semplice "Capitano". Anche queste due sole lettere, andrebbero risvegliate dall'oblio e ripubblicate con recensioni che solo tu sai fare , evidenziandone, soprattutto l'incredibile freschezza ed attualità. Pensaci ! A meno che tu non scopra, in questa tu stagione, una nuova vena poetica, rivitalizza quella che avevi già sperimentato. Che ne pensi ? potresti inquadrare "il tutto" nelle nuove "memorie di un... ottuagenario".

Credo di aver parlato troppo, come al solito.

Un abbraccio.

Panizzi presenta Gassman a La Compagna e a novembre Dapporto
Martedì 15 ottobre 2019 alle ore 17.00 nell’Aula San Salvatore in
piazza Sarzano, dall’uscita della metropolitana, A Compagna
nell’ambito delle conferenze I Martedì de A Compagna, che l’antico
sodalizio cura da oltre quarant’anni, promuove il IV appuntamento
del ciclo 2019-2020: Andrea Panizzi: «Vittorio Gassman (1999-2019): a
vent’anni dalla scomparsa di un “genovese”».

Andrea Panizzi, educatore e pedagogista, storico del Cinema e del
Teatro, saggista e scrittore, giovane e, come ama definirsi,
“orgoglioso” socio de “A Compagna”, ha tenuto conferenze su
Gilberto Govi, Paolo Villaggio, e , molto importante, a novembre, a
Palazzo Ducale, avverrà la presentazione del primo libro e della prima
mostra dedicata interamente a Carlo Dapporto, grande attore ligure,
in occasione del trentennale della sua morte, con la presenza dei figli
Giancarla e Massimo.

“The Shock of the New and the Human Factor”

Napoli, Maschio Angioino, 9 e 10 ottobre 2019

“Shipping and the Law” compie quest’anno il giro di boa del suo
primo decennio. L’appuntamento organizzato dallo Studio Legale
Lauro, che riunisce ogni anno a Napoli i vertici dello Shipping
internazionale, ha celebrato la sua storica decima edizione in una sede
speciale: il castello del Maschio Angioino, monumento rinascimentale
simbolo della città e del suo porto. Al suo interno, i lavori di Shipping
& The Law 2019 si sono snodati intorno al suggestivo tema “The
Shock of the New and the Human Factor”, per tutta la giornata del 9
ottobre (nella storica Sala dei Baroni) e la mattina del 10 ottobre (nella
Biblioteca della Società Napoletana di Storia Patria).

Tutte le informazioni su www.shippingandthelaw.org.
info@shippingandthelaw.org - info@studiolegalelauro.it

COMMEMORAZIONE DI NORMA COSSETTO

Ricordo della nobilissima figura di una patriota, Norma Cossetto, che nel lontano 1943 pagò con a vita la sua fede nell'Italia.

Sabato 5 ottobre 2019, nelle piazze di oltre cento città italiane, in tanti si sono ritrovati, per onorare la memoria, in questa manifestazione organizzata dal Comitato 10 Febbraio che si intitola “Una Rosa per Norma Cossetto”.

A questo importante evento hanno aderito l'associazione Nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, l'associazione patriottica Lega Nazionale fondata nel 1891 a Trieste, l'associazione libero comune di Pola in esilio, il Comitato Familiari delle vittime Giuliane, Istriane, Fiumane e Dalmate; l'associazione delle Comunità Istriane, l'associazione Nazionale Sottufficiali d'Italia, il Movimento Nazionale Istria Fiume Dalmazia.

Per comprendere meglio l'importanza di questa iniziativa è bene ricordare insieme la storia di questa giovane studentessa istriana.

Norma Cossetto nasce il 17 maggio 1920 a Santa Domenica di Visinada (oggi Labinci) in Istria. Figlia di Giuseppe e Margherita Cossetto aveva una sorella più piccola – Licia –. Il padre era un proprietario terriero ma ricoprì anche il ruolo di podestà di Visinada, segretario politico del Fascio locale e commissario governativo delle Casse Rurali. Un uomo conosciuto e con le idee politiche molto chiare. Molto amato dai suoi dipendenti e dai coloni, italiani o slavi che fossero. Fino alle elementari Norma studia a Santa Domenica per poi trasferirsi a Gorizia fino al conseguimento della maturità classica. Partecipa a tutte le manifestazioni patriottiche e fa parte delle associazioni studentesche e continuerà a farlo all'università, iscrivendosi alla sezione femminile di Pola del G.U.F. Nel 1939 si iscrive alla Facoltà di Lettere e Filosofia di Padova dove vive come studentessa fuorisede. È riconosciuta da tutti come ragazza sportiva, allegra e molto portata con le lingue, parla francese e tedesco, suona il pianoforte, gioca a basket e tira con l'arco. L'attaccamento all'Istria la porta a ottenere una tesi dal titolo “L'Istria rossa” – che prende il titolo dal caratteristico colore rossastro che la

bauxite dà alla terra istriana – che la porta a girare in bicicletta, da sola, per i paesini e le strade dell'Istria durante la guerra. Da subito afferma di voler diventare insegnante sia per l'amore per le giovani generazioni sia poter aiutare a formare uomini e donne che possano portare il proprio contributo alla crescita dell'Italia. Proprio per questo si propone e ottiene una supplenza al liceo Carli di Pisino e poi al magistrale di Parenzo. Ne ottiene altre, brevi, a Spalato e Albona. L'estate del 1943 cambia tutto per l'Italia e per l'Istria. Dopo la caduta del fascismo, il 25 luglio, l'8 settembre viene annunciato l'armistizio con le potenze Alleate. L'esercito italiano si sfalda e il controllo del territorio viene meno. In questa situazione la resistenza al fascismo e al nazismo, molto accanita in Jugoslavia, si espande in Istria. Ma non solo in funzione antifascista. I gruppi partigiani vengono egemonizzati dalla componente slavo comunista guidata dal Maresciallo Tito. L'intento è quello di vendicarsi dei, veri o presunti, torti subiti durante il fascismo e allontanare con la forza la componente italiana dall'Istria. Fra l'8 settembre e il 9 ottobre 1943 le violenze partigiane si esprimono contro podestà, impiegati comunali, insegnanti, carabinieri, finanzieri, poliziotti, militari, simboli del caduto regime. Giuseppe Cossetto diviene uno dei principali obiettivi. I partigiani comunisti jugoslavi lo cercano a Santa Domenica di Visinada e non trovandolo perché a Trieste, si accaniscono contro la sua famiglia. Arrestano per primi Giovanni ed Emanuele – i suoi fratelli – e poi, il 25 settembre, entrano in casa dei Cossetto e razziano tutto quello che trovano. Il giorno seguente i partigiani portano Norma nella caserma di Visignano. Chiedono notizie del padre e poi le propongono di entrare nel Movimento Popolare di Liberazione, ma Norma rifiuta in maniera molto netta. Tornata a casa, il giorno dopo, viene nuovamente condotta al comando partigiano. Nonostante i tentativi di Licia di liberarla, Norma e gli altri prigionieri vengono trasferiti da Parenzo alla scuola di Antignana. Là comincia l'inferno per le donne e per Norma. Vengono tutte violentate e in particolare Norma, tenuta da parte e legata ad un tavolo, viene seviziata e violentata ripetutamente da 17 aguzzini. La notte tra il 4 e il 5 ottobre 1943 è gettata viva nella foiba di Villa Surani. Il padre, accorso da Trieste per cercarla, cade in un'imboscata insieme al cognato, e viene ucciso da un partigiano a cui aveva salvato la vita pochi mesi prima. Anche il corpo del padre viene infoibato. Con il ritorno dei tedeschi sedici aguzzini di Norma sono catturati e fucilati.

La formazione dei dirigenti di azienda

Il coach dei manager

Il manager dei manager, ovvero un manager che all'interno dell'azienda insegna ai manager operativi un nuovo modo di gestire il lavoro ma specialmente i rapporti con i collaboratori, puntando su una effettiva valorizzazione delle qualità di ogni singola persona anche nell'ottica di massimizzare i benefici derivanti dallo Smart working quale chiave per coniugare benessere dei collaboratori e performance aziendale.

Un vero e proprio coach che tenga unito lo spogliatoio del team azienda, lo motivi sugli obiettivi e sul valore aggiunto derivante proprio dal lavoro in squadra.

Proprio per favorire l'affermazione di questa nuova figura nel mondo delle aziende, Liuc Business School in partnership con Praxi hanno definito con CEPAS (Istituto di certificazione delle competenze e della formazione del gruppo Bureau Veritas) una formula di certificazione delle competenze sviluppate nel master con il fine ultimo di qualificare questa figura professionale e manageriale.

Con un mondo del lavoro che richiede sempre più flessibilità, la diffusione di nuove modalità organizzative e di valorizzazione delle persone, il nuovo Master BCOACH - BUSINESS COACHING FOR CHANGE si connota come un unicum in grado di definire lo standard di una figura professionale che non solo nel nome, ma anche nelle funzioni, è simile a quella di un allenatore sportivo professionista chiamato a disegnare, ma al tempo stesso a tenere unito e compatto sugli obiettivi lo spogliatoio.

In azienda, attraverso il master certificato da CEPAS e previsto per l'aprile dell'anno prossimo si delinea quindi la figura del Business Coach professionista che prima forma se stesso attraverso un programma personalizzato di potenziamento di una self leadership autentica, riconosciuta e riconoscibile in azienda, quindi accompagna poi gli altri manager a meglio leggere, valorizzare e ad apprezzare l'unicità delle persone.

Bureau Veritas Italia

www.starcomunicazione.com

BUON COMPLEANNO

CANTIERE NAUTICO FELTRINELLI!

Era il 1919 quando Egidio Feltrinelli trasferì la sede del suo cantiere nautico a Gargnano sul Garda. Cento anni dopo, l'omonima famiglia che da quasi quattro secoli porta avanti con orgoglio l'attività, celebra quel "trasloco". Una storia lunga e appassionante, legata al lago, al legno e alle barche. Ma soprattutto un grande esempio di imprenditoria, artigianato e tradizione nella nautica italiana, che è fiore all'occhiello del Made in Italy nel mondo.

Nei giorni 12 e 13 ottobre, per celebrare l'anniversario del cantiere, la sede storica di Gargnano aprirà le sue porte al pubblico, esponendo un'ampia collezione privata di documenti storici, diari ma soprattutto reperti nautici che la famiglia Feltrinelli ha gelosamente conservato negli anni, come il mitico IBIS del comandante Edmondo Turci o lo scafo realizzato per la Johnson negli anni '30.

Appassionati di nautica e amanti del lago di Garda avranno inoltre modo di provare in acqua gli esclusivi motoscafi del marchio Frauscher, di cui Cantiere Nautico Feltrinelli è unico importatore ufficiale in Italia.

**Alice Cislighi | T.+39 339 100 5413 |
alice.cislighi@sculatiandpartners.com
www.sculatiandpartners.com**

LE NOTE DI CARLA MANGINI

ORMEGGIO

MIA MADRE (tanti, tanti anni fa...)

Era da tanto che chiedevo a mio marito, direttore di macchina dei Rimorchiatori Riuniti, di portarmi con sé durante un'operazione di ormeggio. Finalmente, facendomi giurare che avrei rispettato una sfilza di regole di sicurezza, mi condusse con sé quando partecipò alle operazioni per ormeggiare la "Cristoforo Colombo".

Non stavo più nella pelle. Vidi dapprima, finalmente da una distanza e da una prospettiva molto favorevoli, il pilota salire a bordo. Assistetti a tutte le manovre per collegare il rimorchiatore alla nave col cavo di traino e seguii con attenzione tutte le manovre di ormeggio.

All'ora di cena, tardi, andai a prendere mio figlio Marco di tre anni che avevo lasciato in custodia a mia madre fin dalla mattina.

Arrivando, le dissi ridendo: "Mamma, oggi ho portato dentro la "Cristoforo Colombo!" Lei, guardando l'orologio, mi rispose: " La prossima volta portala dentro un po' prima..."

Carla Mangini 2014

fine