

10 DL NEWS VOL XIV 2020

DL NEWS29 maggio 2020

Foglio telematico di cultura di terra e di mare

Numero speciale dedicato alle problematiche sociali, finanziarie e professionali della pandemia

Sintesi di una lettera del MIT che apre alle istanze dei marittimi in risposta alla denuncia di un capitano di Procida (vedi articolo di Tobia Costagliola)

□ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il Comando Generale delle capitanerie di porto, finalmente annuncia lo sblocco degli esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi.

□ Gli esami si terranno in sede fisica, naturalmente nel rispetto di tutte le norme di sicurezza atte a contrastare la diffusione del COVID-19. Nella risposta (*del dottor Coletta direttore MIT ndr*) che ho ricevuto dal Ministero è spiegato perché non è possibile che questo avvengano on-line. In allegato a questo post trovate la risposta.

□ Meglio tardi che mai. Finalmente anche lo Stato si ricorda dei marittimi. □ Dopo la prima lettera inviata al Ministero, ho continuato a inviare solleciti. Sono felice di aver dato il mio contributo alla causa. Non ci siamo mai arresi!

ho continuato a inviare solleciti. Sono felice di aver dato il mio contributo alla causa. Non ci siamo mai arresi!

The floating zombie

a cura di Decio Lucano

L'avevamo scritto anche nel corso del 2019 con pagine dedicate al 50mo della rivista TTM.

Il mio amico Alessandro (Alex) Stefani, considerato uno dei massimi esperti di automazione, erede dei “grandi” come Bonaria, Gray, scrittore affermato di libri gialli, insegnante all'Accademia, mettendo sempre in primo piano il concetto di human factor ; con Stefani uomo di azione e di pensiero abbiamo (con TTM) presentato armatori e industriali italiani e stranieri di navi e sistemi (manutenzione programmata , antincendio, automazione) .

Stefani ricorda che nel 1975 la rivista “ Urania” aveva pubblicato un romanzo intitolato “AT1 non risponde ,AutomaticTanker n. 1 “, Mondadori, autore F.D. Jones, una nave comandata in remoto da un cervello elettronico , senza equipaggio con guardie armate a bordo (in originale il libro era intitolato The floating zombie) , un testo che precorreva le navi autonome, e oggi, per allargare la materia a causa della pandemia, lo

smart working, i cellulari spinti agli estremi dell'etere e della stupidità, se non si sanno usare.

Ricevo TTM, marzo-aprile con l'immane rassegna / vetrina delle principali società di navigazione italiane con le caratteristiche tecniche delle navi, organo Atena pubblicazione coordinata da Angelo Marletta nell'ambito -come il prezioso L'avvisatore Marittimo -nel cluster di The Meditelegraph magazine del gruppo Gedi News Network SpA.

Siamo stati dalla nascita de L'Automazione Navale (1969, la testata originale) i precursori della nave c.d. intelligente senza equipaggio, irretita tra canali elettronici, bus, cose che fanno dire ai fessi che i tempi sono cambiati: ma quali cose? Il progresso non era una piattaforma, era senza enfasi il cervello umano.

Numero gagliardo con articoli di caratura, sui temi finanziari, tecnici, cantieristici, intermodali di coloro che fanno e costruiscono. Credo che la rivista abbia salvato la asticella dell'armamento con i pareri e le analisi degli editorialisti.

Vita e Mare, marzo-aprile, 55 anni, periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime, organo di stampa del Collegio nazionale capitani l.c. e m., diretto da Bettina Arcuri. Numero dedicato in buona parte alle conseguenze della pandemia virus Covid-19 sulle navi, gli equipaggi, la prevenzione, il rischio contagi, un impatto ben riassunto dal presidente com.te

Giovanni Lettich sulla necessità di proteggere i nostri marittimi.

Trader o solo speculatori

Non c'è nulla nei media specializzati che riguardi le speculazioni dei trader , i veri “padroni del vapore” o quasi, che fanno affari sulla variazione del prezzo del barile acquistando e nascondendo ingenti quantitativi di petrolio su tanker senza noli o grandi storehouses in attesa del momento buono delle variazioni sul prezzo e venderlo . Che peccato non seguire anche questo filone , visto che in Italia non mancano “ segugi” online che sembrano avere in mano tutto l’universo dello shipping. Sento odore, come è stato scritto qualche anno fa della mafia internazionale. Un libro inviatoci dall’Asia descrive bene questa realtà che dovrebbe essere commercio ma per buona parte è delinquenza internazionale .

Il punching ball tra privati e pubblici nella cantieristica

Lo storico studio tecnico finanziario (giuridico) di Giancarlo Casani , oggi associato a Tongiani, la cui mission era ed è la cantieristica privata, è ritornato sulle sue rotte navali. Ricordo le polemiche anni fa con la cantieristica pubblica, Fincantieri , con il presidente Davino De Poli , battagliero difensore dell’iniziativa privata dei tanti allora nella penisola cantieri privati

tra cui Rosetti Marino , Vittoria, rimasti con i costruttori di superyacht a tenere la palma mondiale italiana. Bei tempi Giancarlo.

China un continente che ha dimenticato Confucio

CINA o se volete, China , fino ai giorni del virus assassino, Tobia Costagliola nella sua analisi e il nostro Stefano Briata in questo numero di DL NEWS fanno una cronistoria di questo “ continente “ che invece di praticare la disciplina etica di Confucio , ha attirato migliaia di imprenditori di tutto il mondo dopo aver acquistato brevetti e sfruttato grazie al basso costo della manodopera , ricattando in una deregulation e una politica spregiudicata continenti come l’Australia , altri paesi dell’Asia tra export e import. E ora compra paesi e porti.

Ma se la vita umana non vale nulla in Cina tranne per la “ nomenclatura” , ultima la OMS (Org. Mondiale Sanità) che non la spunta nella condanna per l’infezione mortale Covid19 .

Tutti in bicicletta a Genova

Se crollano le vendite dell’auto sorridono gli ambientalisti che da sempre ritengono i veicoli a motore responsabili dell’inquinamento delle città.

Il guaio è che questo ha dato la via libera per trasformare le città in piste di biciclette e monopattini portando via spazio alle strade dove ci sono edoni e

negozi , vedi Milano. Ora Genova il cui Corso Italia uno dei simboli e delle attrazioni di cittadini e turisti di promenade storica come quella di Nizza e di Napoli il sindaco la ha trasformata insieme alle carreggiate di corso Italia in una strettoria di corsie e piste ciclabili allargate.

Che schifezza! Lo sanno gli amministratori che le biciclette non tengono in nessun obbligo il Codice della Strada, non sono assicurati, sono un pericolo pubblico? I signori del manubrio, una lobby potente, hanno vinto.

ECSA l'impatto economico sull'armamento

Per opportuna informazione segnalo il comunicato stampa relativo all'indagine condotta dall'ECSA-European Community Shipowners' Associations nell'aprile 2020, per comprendere meglio l'impatto economico della pandemia COVID-19 sul settore marittimo, valutando le misure nazionali e comunitarie messe in atto per alleviare la situazione.

<https://www.ecsa.eu/news/survey-report-shows-severe-economic-impact-covid-19-pandemic-european-shipping>

I risultati dell'indagine mostrano che importanti segmenti dell'industria marittima europea sono fortemente colpiti e che le misure europee o nazionali non sempre sono idonee in tutti gli Stati membri per alleviare la situazione.

Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di COVID-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno affrontando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni.

Si sono registrate significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione

Ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative.

I segmenti più colpiti sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore.

Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%.

Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna.

L'impiego della gente di mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra.

Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità.

Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo.

Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici.

Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono.

Prospettive per lo shipping europeo nel 2020

Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020.

Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti.

Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'IMO di riduzione di CO2 nel 2050 ed che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l'ambizioso progetto dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.

Noli Mazza

Capo Servizio Comunicazione e Studi

Tel. 06-674.81.249 - Cell. 335 79.88.674

noli.mazza@confitarma.it

www.confitarma.it

Gianna Camalich si rivolge all'amm.Pettorino sugli esami professionali

Oltre al fatto delle Capitanerie fino ad ora chiuse, esiste un altro grosso problema legato ai 18 mesi di navigazione necessari per poter dare la patente di capitano .

Ebbene in questo momento, dove non solo tutti gli equipaggi del settore croceristico stanno sbarcando (con risoluzione anticipata del loro contratto) MA non sanno proprio quando potranno tornare a bordo (è previsto uno stop di parecchi mesi), la domanda che vorrei sottoporre all'Ammiraglio è la seguente:

E' possibile per un marittimo che ha 17 mesi di navigazione, dare l'esame con riserva?

Una volta era consentito..... ma oggi ????

Grazie per il tuo prezioso lavoro Decio

Gianna Camalich

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

VENEZUELA, PERCHE' I GIORNALISTI NON NE
PARLANO QUASI MAI ?

TELEFONINI CHE GRONDANO SANGUE INNOCENTE

Amnesty International ha nuovamente denunciato i brand dell'elettronica e delle quattro ruote responsabili dello sfruttamento di bambini dai 4 anni in su per scavare nelle miniere del Congo minerali come il cobalto , il fregene, il Coltran; ma altri paesi e tanti milioni di

bambini sono costretti a recuperare il prezioso minerale per il nostro progresso tecnologico affidato agli smartphone, anche se le grandi multinazionali del settore negano ogni addebito morale e sociale.

La Strage di Capaci: che cosa ha insegnato

Anniversario Strage di Capaci, assassinio del giudice Falcone e conseguenze ...

Per capire meglio perché la criminalità organizzata , mafia, camorra e ndrangheta dall' unità d'Italia insieme alla burocrazia (quasi filosofia) ha attecchito con la complicità dei primi latifondisti bisogna leggere il libro Il sangue del Sud di Giordano Bruno Guerri, 2010, 1^a ed. Mondadori ,

-

L'ACQUARIO RIAPRE !

GENOVA- Dopo due mesi e mezzo dall'adozione delle misure governative restrittive per prevenire il contagio da COVID-19 e dalla conseguente chiusura al pubblico, riapre dal 28 maggio l'Acquario di Genova.

Il gruppo Costa Edutainment ha adottato tutte le misure straordinarie volte a garantire la sicurezza

dei visitatori. Ogni struttura sarà dotata di postazione di rilevazione della temperatura corporea prima dell'accesso, segnaletica dedicata per favorire il giusto distanziamento sociale sia in biglietteria sia di fronte alle vasche espositive, dispenser di gel igienizzante lungo il percorso. La mascherina sarà da indossare obbligatoriamente per l'intera durata della visita.
tel 39 010 123451 *www.acquariogenovs.it*

I musei del Mu.MA stanno attrezzandosi per riaprire al pubblico!

Mentre la Lanterna ha già aperto i battenti nel rispetto delle norme di sicurezza e delle prescrizioni anti contagio, per il Galata e i suoi grandi spazi stiamo ancora lavorando. Nel frattempo continuate a tenerci compagnia e seguirci sui social e sui siti dei nostri musei in attesa di poterci vedere di persona!

In questa newsletter abbiamo selezionato i contenuti migliori della scorsa settimana. Per qualunque informazione potete scriverci per info a: *muma@muma.genova.it*.

Fincantieri ricostruirà il porto di Rapallo e la diga di Vado Ligure

Trieste, 19 maggio 2020 – Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l'adeguamento dello storico porto turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell'ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del porto avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l'abitato e l'area marina di Rapallo.

L'ANALISI

Pensieri dell'uomo della strada in tempo di coronavirus

di Tobia Costagliola

Ma in Italia c'è stata una pandemia ? O no? E se è stata, è finita?

La Tv e giornali , tra tabelle in continuo aggiornamento sul numero dei deceduti e immagini di bare, espressione di vite stroncate in modalità disumana, hanno in questi mesi smosso le nostre coscienze, sollecitato le nostre menti in maniera

insolita e cruenta ponendoci di fronte ad una realtà inimmaginabile , quasi surreale e non priva di “paura”. Abbiamo preso atto , con sgomento, paura e incredulità della fine di tanti nostri concittadini sconosciuti piuttosto che famosi o conoscenti , persone care, amici, parenti. Credo che ben pochi di noi non abbiano mai temuto in questo triste periodo per la propria incolumità e per quella dei propri cari. Eppure, lo “spettacolo” a cui ho assistito, la sera del 23 maggio alla TV (Stasera Italia weekend), mi ha dato uno scossone creando l’effetto del brusco risveglio da un incubo. Tra i tanti personaggi, ospiti abituali che appaiono, ormai, in questo periodo di “distanziamento sociale”, incorniciati, nei loro salotti, studi e quant’altro, mi hanno molto impressionato le voci e l’atteggiamento di Daniela Santanchè e Vittorio Sgarbi. Ciascuno di loro, nello stile che li contraddistingue, questa volta, visibilmente commossi dal grido di dolore che giunge da tutto il Paese, hanno dato il “meglio di sé” blaterando contro Conte ed il suo Governo e ridicolizzando tutte le norme di sicurezza , nessuna esclusa, entrate in vigore dal 18 maggio per evitare o ridurre il contagio del Covid-19 e consentire, così, la “fase 2” di ripresa parziale delle attività economiche del Paese. Facendo da “spalla” l’una con l’altro, si sono mostrati infastiditi perché, a pensarci bene, il virus sia ormai diventato il “salvataggio” di questo Governo. Fin qui nulla da eccepire.

La “epidemia” dei virologi assunti da TV pubbliche e private

Ciò che ha sconcertato non solo la conduttrice Veronica Gentili ma anche il povero Rosario Trefiletti che, di solito, accentra tutta l’attenzione con le sue accorate “Filippiche”, è stata la “rivelazione” che , alla luce dell’attuale andamento della pandemia, in fase decrescente, si potrebbero riprendere

subito tutte le attività “senza alcuna limitazione, così come sta già accadendo in Cina. Invitando tutti a muoversi all’aria aperta, senza le stupide mascherine e senza più ascoltare la moltitudine di “fasulli” virologi”. Io credo che tutti i telespettatori, di qualunque appartenenza politica, siano trasaliti, come accaduto a me, quasi come se uscito improvvisamente da uno stato di trance durato quasi tre mesi. E , allora, mi son detto: sogno o son desto ? La pandemia è stato un sogno o realtà ? Ma poi ho pensato a tutti i miei amici e conoscenti tragicamente deceduti in questi mesi, ho pensato ad un mio carissimo amico ligure che, dopo due mesi di ricovero, ancora combatte tra la vita e la morte e mi sono convinto che non ero io a sognare ma forse sognavano quei personaggi in Tv che mostravano la stessa euforia di tutti coloro che in quest’ultimo week-end hanno invaso le vie , le piazze e i lungomare d’Italia per festeggiare, in anticipo, lo scampato pericolo. Chissà? Forse potrebbero aver ragione ,tutti, con le dovute riserve ed eccezioni; ma come la mettiamo con i due personaggi alla TV che, con le rispettive menti distorte dalla polemica politica, chiaramente in ansiosa attesa di un ulteriore inciampo del governo Conte con conseguenti elezioni anticipate o nuovi equilibri a loro più congeniali? Tutto ciò a dimostrazione che siamo ben lungi da quella necessaria visione di unità e cooperazione nazionale pericolosamente disattesa, sia dalla maggioranza (con tutte le sue divisioni interne) che da una opposizione convinta che se fosse stata al governo, forse,....non ci sarebbe stata neanche la pandemia.....oppure che solo una nuova maggioranza alternativa può risolvere i problemi nuovi e vecchi del nostro Paese. Purtroppo....non hanno capito niente , né gli uni né gli altri.

La Cina (e l’OMS) un brutale untore?

Mentre tutto il mondo è quasi paralizzato dal Covid-19, la Cina che ne ha assunto lo storico ruolo dell'untore, ha ripreso in pieno tutte le sue attività. Attività che per le loro articolazioni e ubicazione avevano subito, in realtà un arresto parziale. Il traffico delle merci dalla Cina verso tutto il mondo ha ripreso ad un ritmo sostenuto senza dare alcun segno di cedimento. . E mentre tutto ciò accade, ancora ci commuoviamo, pensando alla “via della seta” e rievocando Marco Polo e ai suoi rapporti con il Gran Khan. Senza pensare che nella storia nulla si ripete e che l'esperienza del passato possa insegnarci a vedere il futuro con occhi diversi. E in nome di uno sbiadito ricordo del passato , male elaborato, assumiamo un atteggiamento troppo servile di fronte al mal celato interesse dei cinesi di potenziare la cosiddetta “via della seta a loro” uso e consumo”. Senza renderci conto che ci troviamo in una posizione di vantaggio : alcuni porti italiani del Nord Adriatico e Nord Tirreno sono già storicamente e geograficamente “piazzati” sulla” via della seta” e occupano già una posizione strategica nei confronti delle aree di destinazione del Centro e Nord Europa grazie al graduale potenziamento delle connessioni ferroviarie. Questo costituisce un alto valore contrattuale nei confronti dei cinesi che , incoraggiati dall'esperimento di conquista dei porti greci, mostrano chiaramente , col sorriso sulle labbra ,di voler subdolamente occupare delle posizioni chiave, anche in Italia, adottando le più svariate strategie di penetrazione. E noi anziché far valere la nostra posizione e tutti i nostri punti di forza assumiamo incomprensibili atteggiamenti di sudditanza abboccando agli stucchevoli scambi culturali e manifestazioni di finta amicizia. E con attitudini di vergognosa sudditanza apriamo la strada a finanziamenti e varie iniziative che hanno come unica prospettiva e finalità la “cinesizzazione” dell' Europa (tramite una Italia ingenua e sprovvista che si

lascia avvincere dal sorriso enigmatico della “sfinge cinese”).
Avete notato lo sguardo felice e soddisfatto del nostro ministro degli esteri quando, in piena pandemia, ha accolto
all’aeroporto la delegazione cinese che ha consegnato mascherine e autorespiratori? Non ricordo bene le sue parole ma ricordo che esprimevano orgoglio e soddisfazione nel mostrare, compiaciuto, all’Italia e al mondo intero, l’evidenza (le mascherine e anche l’equipe di medici ed infermieri) degli ottimi rapporti con il colosso Cinese grazie al suo personale attivismo ed ai suoi viaggi a Pechino. Mi viene da pensare agli ottimi rapporti che Pechino intrattiene con la Grecia e altri paesi ma ,soprattutto, con l’Etiopia di cui si sta molto parlando in questi giorni associando questo paese all’OMS... Cosa c’entra l’OMS? Cominciamo col dire che l’OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) è guidata, dal 2017,da un ex ministro della sanità ed ex ministro degli esteri dell’Etiopia : Tedros A. Ghebreyesus su cui gravano pesanti accuse per essere venuto meno al suo dovere di informare tempestivamente il mondo sull’arrivo della pandemia. Mentre Tedros era ministro degli affari esteri del suo paese gli “investimenti” della Cina in Etiopia hanno subito una accelerazione straordinaria e, terminato il suo mandato, grazie ad una vigorosa e insolita sponsorizzazione della Cina, è stato nominato alla guida dell’OMS . Dal 2017, la Cina ha sorprendentemente aumentato la sua influenza all’interno dell’OMS nonostante la sua quota di partecipazione sia la decima parte della quota degli Stati Uniti (86 milioni di dollari contro 896 milioni). Nonostante l’acclarato ritardo con cui la Cina ha informato l’OMS dell’esistenza di casi atipici di polmonite , il 31 dicembre 2019, l’OMS , solo il 30 gennaio 2020, quando l’epidemia si stava già diffondendo in tutto il mondo, ha dichiarato “l’emergenza sanitaria internazionale”. Allo stesso tempo, Tedros elogiava la velocità con cui la Cina

ha rilevato l'epidemia, isolato il virus, sequenziato il genoma e condiviso con l'OMS e il mondo intero la sua esperienza. In realtà la Cina sottostimava sfacciatamente l'intensità dei contagi ridimensionando la portata dell'allarme. E Tedros, da parte sua, a nome dell'OMS, mentre si profondeva in lodi della Cina, criticava altri paesi per il loro approccio all'epidemia e si appellava alle nazioni perché non mettessero limiti ai viaggi dalla Cina e non interferissero senza necessità col commercio internazionale, ammonendo contro “recriminazioni e politicizzazione dell'epidemia”. Nonostante tutto, solo l'11 Marzo, quando il numero dei contagi si era allargato a 114 Paesi, l'Europa in ginocchio, e 4.291 persone che hanno perso la vita, arriva l'annuncio: «Abbiamo valutato che Covid-19 può essere definito come pandemia». I rapporti tra Cina e Etiopia sono stati ben evidenziati da Milena Gabanelli e Simona Ravizza nel “data room “ del Corriere della sera dell'11 maggio 2020 di cui riporto qualche stralcio : *« [...]La Cina è il più grande partner commerciale dell'Etiopia: finanzia infrastrutture ferroviarie, di telecomunicazioni, autostrade, centrali idroelettriche. La preconditione è l'affido esclusivo di appalti ad aziende cinesi)[...]. nel 2016 sono stati registrati dalla commissione etiopica per gli investimenti più di 1.000 progetti cinesi: industria, costruzioni, immobiliare. Ad oggi gli investimenti ammontano a 24,5 miliardi dollari (fonte Aei). La Cina è anche il primo fornitore di armi all'esercito etiopico. E l'Etiopia è il suo hub per la strategia di lungo periodo nell'approvvigionamento delle materie prime che stanno nel resto del continente africano, perché è nella capitale Addis Abeba che si incontrano i governi. C'è la sede dell'Unione Africana: un palazzo di 20 piani donato dalla Cina nel 2012. C'è la sede della Commissione Economica per l'Africa dell'Onu, e hanno base le più importanti organizzazioni non governative. In sostanza fa quello che*

l'Europa ha fatto per 200 anni, senza però rompere le scatole sui diritti umani. E l'Etiopia ricambia: è stato il primo paese africano ad opporsi alla proposta Onu di sanzioni alla Cina per la violazione dei diritti umani in Tibet[...]» E non ho detto tutto... Su questo argomento i giornali americani pro e contro Trump hanno creato un voluminoso dossier...

Ultimo pensiero : Il Covid-19 e il mondo marittimo Quel gentiluomo di Stefano Messina

Il 25 maggio in una delle solite puntate della trasmissione “quarta repubblica” condotta da Nicola Porro , rete 4, sono stati trattati vari temi di politica economica e sociale facendo un primo bilancio ad una settimana dall’apertura di negozi, bar e ristoranti : il ritorno alla movida dopo il “lockdown”, gli obblighi e controlli che rendono difficile le attività di ristorazione e degli hotel, l’ipotesi delle nuove figure dei controllori. Si è fatto il solito aggiornamento delle categorie escluse dagli aiuti del governo e parlato anche di Magistratura, Autostrade e tanto altro ancora. Il tutto con ampio dispiego di giornalisti, politici, opinionisti, economisti, ecc. Ho avuto un guizzo di soddisfazione quando ho intravisto il dott. Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Ho pensato che se c’era lui, finalmente si sarebbero affrontati, per la prima volta anche i problemi degli armatori e dei marittimi finora mai trattati se non con estrema marginalità, superficialità e “ignoranza”. Ebbene, sono rimasto molto deluso. Il povero Messina che aspettava di essere interpellato nella sua veste di armatore per parlare negli interessi delle categorie che rappresentava, è stato subito interpellato, con arroganza , per far da “contorno” ad una delle tante polemiche in corso tra chi aveva la voce più grossa e ha fatto appena in tempo di esprimere una frase di poche parole,

continuamente interrotto dal suo interlocutore che pretendeva, a mio avviso, scorrettamente, “una sintonia su una diversa lunghezza d’onda”. A Messina è stato soltanto consentito, a stento, mentre imperversava il solito coro sguaiato, di dire che rappresentava una categoria dimenticata negli ultimi provvedimenti governativi. Evidentemente era un argomento poco interessante. E io, deluso e contrariato, mi sono avvalso del mio potere di interrompere la trasmissione : ho cambiato canale.

Sono ormai sotto gli occhi di tutti le immagini delle grandi e lussuose navi da crociera ferme in tutti i porti dl mondo con gli equipaggi ancora a bordo impediti di ritornare nei propri paesi. Anche l’Italia ha le stesse navi ferme in vari porti con equipaggi a bordo di tutte le nazionalità. In una lettera congiunta i leader dell’ICS,ITUC e ITF al segretario generale dell’ONU, si fa presente che ,attualmente, ci sono oltre 200.000 marittimi a bordo di navi in tutto il mondo che hanno completato il loro turno contrattuale a bodo, ma ai quali viene impedito di tornare a casa. Molti di questi marittimi manifestano effetti negativi sulla loro salute mentale e ciò comporterà l’incapacità a svolgere in modo sicuro i loro ruoli di fronte alla crescente stanchezza. Inoltre, le severe restrizioni imposte da molti paesi, tra le quali la negazione del congedo a terra e dell'accesso all'assistenza medica essenziale, stanno contribuendo alla fatica e all'esaurimento. Le organizzazioni marittime temono casi di suicidio e autolesionismo tra i lavoratori vulnerabili di questa categoria evocando il rischio di una emergenza umanitaria.

La lettera evidenzia che i governi hanno la responsabilità di aderire ai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, e che gli Stati hanno il dovere di proteggere i diritti umani sia in circostanze normali che in periodi di crisi.

Continuiamo ad assistere alla Tv, fin dal mese di marzo, il rientro in patria di gruppi di marittimi sbarcati dalle navi ferme per la pandemia accolti con grande enfasi . C'è finanche stato un Comandante insignito dal Presidente della Repubblica dell'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica Italiana, per il suo esemplare comportamento; la scorsa settimana abbiamo assistito alla visita di un Ammiraglio su una nave da crociera ferma in un porto italiano che portava la sua solidarietà all'equipaggio ancora "detenuto" assicurando ogni forma di assistenza e auspicando una imminente fine della "detenzione".

I marittimi "detenuti" sulle navi da crociera **Ma quanti sono ?**

Si tratta dello stesso auspicio che echeggia dalle istituzioni e forse anche dalle famiglie per tutti quei marittimi italiani ancora non rientrati dall'estero. E mi viene da pensare, forse, irresponsabilmente : perché tanta fretta? Credo che i marittimi anche se "contemporanei" possano resistere a bordo per lunghi periodi come i loro genitori o nonni , anche perché tutto sommato, non sono proprio in mezzo al mare i balia delle onde, ma sicuramente ormeggiati a moderne banchine e alloggiati in lussuosi alberghi galleggianti. E, da parte mia, auguro a loro di restare a bordo quanto più a lungo possibile...Non sono pazzo...Molti di quei marittimi, quando arriveranno a casa non avranno alcun sussidio... Qualcuno ha ancora sentito parlare di cassa integrazione a tutti ? Oltre alle categorie citate nell'ultimo famoso decreto, ogni giorno, rappresentanti di categoria e politici, sui giornali o in Tv, aggiungono alla lista nuove categorie ...tassisti, ambulanti, calciatori, albergatori, librai, artigiani, avvocati , ecc. Ma di marittimi nessuno parla. Però, nel frattempo, pensando di fare

loro cosa gradita, andiamo a trovarli a bordo assicurando che presto le loro pene saranno terminate...senza sapere che per molti devono ancora cominciare...se non si provvede. Le crociere, riprenderanno, è vero. Ma quando ? I più ottimisti prevedono non prima del 2021 e, nel frattempo chi se ne farà carico ? Ci sarà qualcuno in grado di quantificarli ? A fine anno ci occupammo col nostro foglio della “questione” dei tanti marittimi “fantasmi “disoccupati. Qualcuno che li aveva visti e contattati diceva che erano 50.000. Ci sarà ora, qualcuno in grado di contarli davvero da qui ai prossimi mesi, quando saranno tutti rientrati?

Una notizia buttata lì per far riflettere “chi di dovere”: « Il governo di Taiwan ha deciso di aprire una linea di credito da 1 miliardo di dollari per i propri armatori dando la priorità al pagamento degli stipendi soprattutto dei marittimi ». E in Italia? In Italia dovrebbe esserci la Cassa Integrazione. Ma non per tutti i marittimi.....A proposito : è da mesi che è riconosciuto da tutte le parti che l'Italia ha bisogno di una “immediata”(si fa per dire) disponibilità di risorse finanziarie. È da mesi che si annunciano stanziamenti e consistenti flussi di denaro, anche da parte della CE; ma ben pochi dei destinatari finali li hanno visti...Saranno stati stanziati e anche partiti...ma non riescono ad arrivare.... E' veramente colpa della burocrazia? E come la mettiamo con quei “stanziamenti” a cui nessuno ha ancora pensato per la “strana” invisibilità di alcune categorie ?...

Buone notizie dal MIT per gli ufficiali

Nel frattempo ci giunge una buona notizia. In data 26 maggio il Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha risposto all'istanza inoltrata dal Cap.Dott. M.Visobello dell'isola di Procida per gli esami relativi al

conseguimento dei Certificati di Competenza “on line” (9DLNews2020). La lettera indirizzata, per conoscenza, al gabinetto del Ministro ed al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto riportava, tra l’altro, quanto segue : « [...] non è possibile aderire alla richiesta[...]in quanto gli esami [...] richiedono che i candidati effettuino anche prove pratiche che non potrebbero essere effettuate on line.[...]La situazione della pandemia sembra aver rallentato e molti paesi stanno predisponendo la fase 2 della ripartenza. In tale contesto si fa presente che con nota n.54494 del 20 maggio 2020 il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha comunicato la ripresa delle attività di esame in presenza presso gli uffici marittimi nel rispetto di tutte le misure di sicurezza previste dal DPCM del 17 maggio 2020 ».

Potete immaginare il legittimo grado di soddisfazione del Cap. Dott. Visobello e di tutti coloro che a Procida lo sostengono (Fratelli d’Italia). Non lo crederete ma, già da ieri, data di inoltro e arrivo della lettera (via email) il web era affollato dalle dichiarazioni compiaciute di personaggi di altra area politica (PD) che si vantavano di essere riusciti ad esercitare le dovute pressioni per conseguire quel risultato. No comment.

Tobia Costagliola Ravenna, 27 maggio 2020

Due parole storiche sulla Cina
dalla fine dell’Impero al
comunismo al potere

di Stefano Briata

Dopo il racconto della Cina dal punto di vista di Henry Kissinger da parte di Massimo Granieri, ritengo giusto focalizzare brevemente i principali passi storici di questo Paese, per capire come è arrivato addosso a noi in Italia e in Europa. Non voglio dare lezioni di storia...giudicate voi.

A febbraio del 1912 l'impero cinese conclude la sua parabola storica lasciando il passo alla repubblica con Sun Yat-Sen, primo presidente e leader del Kuomintang. Dopo la sua morte, Chiang kai-shek diventa capo del Kuomintang e leader di fatto della Cina repubblicana. Nel 1921 fu fondato a Shanghai il Partito Comunista Cinese.

Tra il 1931 e il 1945 l'esercito giapponese ha occupato la maggior parte della Cina. Nel frattempo Chiang era riuscito a sconfiggere temporaneamente i comunisti. In quell'arco di tempo i comunisti guidati da Mao si ritirarono momentaneamente per riorganizzarsi, e combatterono la guerra contro le truppe regolari di Chiang. Le atrocità su tutti i tre i fronti furono terribili. Nel 1944-45, le truppe regolari del governo nazionalista furono affiancate da quelle del Partito Comunista Cinese, allo scopo di combattere e sconfiggere l'esercito giapponese.

Dopo la resa del Giappone, nel 1945 riprese la guerra civile tra i due schieramenti nazionali, che si concluse

nel 1949 con la vittoria dei comunisti di Mao, che a Pechino instaurarono il 1° ottobre la Repubblica Popolare. Chiang fu sonoramente sconfitto, ma riuscì a fuggire a Formosa (Taiwan) a dicembre, trasferendovi il governo nazionalista, che fu posto sotto la protezione degli Stati Uniti.

Dopo la guerra di Corea, nel 1953 furono avviate le riforme politiche, la riforma dell'agricoltura, quelle economiche ed industriali, introducendo la collettivizzazione forzata e le nazionalizzazioni.

Il 2 maggio 1956 Mao lanciò la linea politica dei “cento fiori”; si trattava di una mossa legata a quanto stava succedendo in URSS, dove era in corso la destalinizzazione e la “liberalizzazione”, ma in realtà si trattava di un metodo per allineare gli intellettuali al pensiero maoista.

Nel 1958 venne lanciato il programma del “grande balzo in avanti”, ma venne fermato nel 1960 a seguito dei pessimi risultati in campo agricolo e industriale. Il fallimento di questa politica causò, da parte di Mao, la peggiore carestia di tutti i tempi, perché decise di esportare generi alimentari in Russia in cambio di armamenti e tecnologie nucleari. Per decenni Mao esercitò il potere assoluto sulla vita della popolazione cinese e si rese responsabile della morte di oltre 70 milioni di persone, molti di più di Stalin e Hitler messi insieme.

Non dobbiamo dimenticare, però, che alcuni dei principi di solidarietà tra gli stati non allineati erano già stati violati in modo palese dalla Cina con il grave atto di

invasione ed occupazione violenta del Tibet, nel 1951, che fu costretto a firmare un accordo di 17 punti con i padroni comunisti.

Tra il 1959 e il 1961 ci fu un netto peggioramento dei rapporti con l'URSS. Infatti, al XXII congresso del PCUS, che si tenne ad ottobre del 1961, partecipò per l'ultima volta la delegazione cinese guidata da Chou En Lai; in quell'occasione Krusciov, che aveva ripreso la polemica contro Stalin, criticò duramente gli albanesi e i cinesi. Infine, all'inizio del 1962, la Cina si avviò a stabilire la propria tutela sull'Albania, firmando con essa un accordo economico. Il preludio alla definitiva rottura dei rapporti può essere indicata tra la fine del 1962 e la fine del 1963, quando i cinesi passarono alla fase di critiche aperte nei confronti dei sovietici.

Tra il 1966 e il 1971 ci fu la Rivoluzione Culturale. Essa scoppiò a seguito dell'editoriale di un quotidiano di Shanghai che criticava un pezzo teatrale, considerato non in linea con la politica maoista. La regista principale fu la quarta moglie di Mao, Jiang Qing, che in tale veste scatenò le Guardie Rosse contro alti esponenti del Partito Comunista Cinese. La stessa Jiang fu una delle componenti della famigerata "banda dei quattro".

Nel 1969-70 il Giappone e la Cina iniziarono i primi contatti di ripristino dei rapporti per motivi economici: il primo considerava molto importante il mercato cinese per le esportazioni, mentre la Cina manifestava già allora un grande interesse per l'avanzata tecnologia giapponese.

I rapporti con gli USA iniziarono quando nel 1971 la Cina permise al Vietnam del Nord di partecipare alle lunghe trattative con gli Stati Uniti per porre fine al conflitto. Questa mossa favorì anche un riavvicinamento tra Cina e USA, dove la prima era fortemente decisa ad utilizzare i rapporti con i Paesi occidentali per fronteggiare l'imperialismo dei sovietici. Infatti il presidente USA Richard Nixon si recò l'anno successivo in visita ufficiale a Pechino, accompagnato dal segretario di Stato Henry Kissinger.

Nel 1975 ci fu il primo importante passo che portò la Cina alla situazione attuale. Chou en lai all'inizio di quell'anno, in occasione della IV assemblea del PCC, lanciò la strategia delle quattro modernizzazioni che sono <<la modernizzazione dell'agricoltura, dell'industria, della difesa nazionale, della scienza e della tecnica al fine di portare l'economia cinese ai primi posti nel mondo>>.

Dopo un periodo di duri contrasti tra le opposte fazioni politiche del partito comunista, nel 1976 emerse definitivamente la figura di Deng Xiao Ping, già vittima dell'epurazione maoista durante la Rivoluzione Culturale.

Deng avviò quelle riforme economiche che portarono la Cina alla condizione economica attuale che ben conosciamo, ma con tante ombre e pochissime luci.

Le riforme non toccarono la parte politica perché rimase intatto il regime a partito unico, quello comunista. La Cina si era avviata verso un comunismo riformatore, apparentemente di tipo moderato,

giungendo a un capitalismo comunista senza riforme democratiche. Infatti le riforme economiche si scontrarono con le mancate riforme politiche; con ciò ci furono manifestazioni di protesta nel 1987 e soprattutto nel 1989 che si conclusero con il massacro degli studenti a Tien An Men, ben descritti nell'omonimo libro di Ilario Fiore, all'epoca corrispondente della RAI a Pechino.

Ecco gli altri passi decisivi verso la crescita economica. Nel 1978 e nel 1979 furono firmati accordi commerciali con CEE, Giappone, USA. Nel 1980 entra nel Fondo Monetario Internazionale. Il passo decisivo ci fu nel 2001 quando fu ammessa all'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO).

Oggi, la Cina è un regime autoritario di colore rosso che unisce sviluppo economico, modernizzazione e nazionalismo, ovvero un socialismo nazionale con economia di mercato guidata e proprietà privata ammessa.

La Cina manca di punti fondamentali che mai introdurrà, e sono: certezza della legge, piena libertà dell'informazione economica, trasparenza e responsabilità nel settore pubblico e privato, un mercato finanziario ben regolato e popolato da buone aziende e forti intermediari, indipendenza artistica e intellettuale, un rapporto di fiducia fra istituzioni e cittadini.

Dietro la muraglia ci sono milioni di schiavi-prigionieri che, per dissenso politico o semplice «mugugno», per criminalità ma spesso per altro, vengono rinchiusi nei laogai. Essi sono l'equivalente di gulag sovietico o campo

di concentramento nazista. Attualmente in Cina esistono almeno mille campi di lavoro, la maggior parte di essi attivi nel sostenere l'economia nazionale. I laogai assommano queste due finalità a un'altra, quella di produrre beni a costi che in certi casi sono del 70% inferiori a quelli, già bassi, della manodopera locale. I campi cinesi sono strutturati secondo tre distinzioni: “laogai”, cioè il lavoro correzionale penitenziario, il “laojiao” ovvero la rieducazione attraverso il lavoro, e il “jiuye” ossia la destinazione professionale obbligatoria. Il sistema para-capitalistico cinese ha in un certo senso modernizzato i laogai, rendendoli barbaricamente più efficienti. Deng ha decretato che ogni distaccamento diventasse responsabile delle perdite e dei profitti. Una devolution del terrore. È la polizia che organizza lo smistamento. Poi ogni laogai si nasconde dietro il paravento di una scritta qualsiasi: di azienda, di miniera e così via. Mimetismo perfetto. Tutti sono definiti criminali in base al dogma marxista secondo cui il crimine è frutto dell'individualismo. E questo va represso nelle forme anche più brutali. Chi delinque è capitalista. Detenuti come forza-lavoro. Le varie disposizioni economico-politiche del Politburo cinese prevedeva in bilancio le entrate che provenivano dal lavoro coatto.

Stefano Briata

Pubblco volentieri questo articolo, cronistoria della rinascita della Cina e della sua espansione commerciale oggi.

Solo una piccola nota . Kennedy inviò in Vietnam del sud, capitale Saigon, i francesi avevano lasciato una sconfitta cocente, molti consiglieri diplomatici e molti consiglieri militari , in effetti pare volesse trovare un accordo con Chu en Lai , ma con la morte del presidente americano o subentrò Lindon H. Johnson , suo vice, e la guerra scoppiò con le conseguenze che conosciamo.

Un' altra noterella. La Cina entrò nel WTO grazie alla promozione del presidente americano Bill Clinton , quindi questo Impero rosso deve ringraziare gli Usa . (DL)

LE NOSTRE LETTERE

Costa equipaggi

di Stefano Giacobbe

Caro Decio buon giorno ,mi scalda il cuore seguirti sul tuo DL News,vuol dire che ti stai riprendendo bene ,ne sono veramente contento,contento,contento alla grande.!!!.,Ho letto con il solito interesse la news del 12 Maggio, tutti argomenti di spessore come al solito,ma in particolare mi ha coinvolto l'articolo dell'ing. F. PITTALUGA sulla storia dei Costa Armagtori. Tanto di cappello per tutte le informazioni accurate ed esplicite in esso contenute. Onore alla Lanterna ed a Genova che tali armatori hanno rappresentato per il mondo . Nel racconto si sente , si percepisce , si odora un

rappresentante della “ A Compagna ” che trasuda Amore per Genova. (a proposito se lo senti ti prego di mandare i miei saluti anche al prof. F.BANPI che ho avuto il piacere di incontrare diverse volte qui in Varazze durante un paio di conferenze, grazie).

Veniamo al dunque ; mi sento coinvolto e chiamato in causa poiché ho fatto parte per più di 11 anni degli equipaggi della Costa e , per la stessa compagnia, più di 10 del personale di terra.

Voglio scrivere queste poche righe a compendio dell’ottimo articolo di Pittaluga e cercare di descrivere l’anima,lo spirito,l’ambiente in cui si viveva in quella Compagnia .

Conseguito il diploma di C.L.C. al mitico Nautico San Giorgio di Genova dopo 24 mesi di navigazione tra quella militare ed estera ,sono entrato negli equipaggi della Costa nel 1963 ed uscito dai ranghi della stessa nel 1990 per entrare nel campo dei containers della CONTSHIP – sino alla pensione.

Con le navi da carico secco della compagnia (Maria Costa –Pia Costa - Paola Costa) si scalava di linea : New York-Filadelfia-Baltimora-Norfolk- Genova-

Con navi da carico secco : (Bice Costa-Luisa Costa – Giovanna –Paola C.- Villarperosa) si scalava di linea : Bahia - Santos-Montevideo - Buenos Aires – Villa Costitucion – Rosario – Santa Fè – Barcellona – Genova

-

Con le navi passeggeri : (Franca C - Ferderico – Eugenio C -) si scalava Rio De Janeiro – Buenos Aires – Crociere nel Caribe – -(Bianca C) Oceano Pacifico-

Penultimo , nel mio periodo di bordo , sul - Franca C – che aveva aperto le fortunate crociere nei fiordi norvegesi .

Il mio imbarco è stato vissuto su tutte le navi sopraccitate (tranne il Bianca C.) in tempi e con gradi diversi .

Gli accosti preferenziali/ Rivalta Scrivia

Da ricordare , a completamento di una lungimirante organizzazione , la Costa aveva a ponte Somalia , nel porto di Genova , un accosto preferenziale per le navi da carico con capace magazzino per stoccaggio merci di sbarco / imbarco - . ed ancora grazie all'accorto , capace , di ampie e lungimiranti vedute del mitico Giacomino Costa si era messo in opera oltre Appennino per sfogo di merci portuali quello che sarebbe divenuto , in tempi recenti , l'interporto di Rivalta Scrivia .

Imperante e protettrice nel centro di questa città erge la statua (laminata in oro) della Ma donna della Guardia di Genova .

A bordo delle sopraccitate navi l'equipaggio era composto per la maggior parte : stato maggiore di coperta e di macchina gente dell'arco ligure ed in minima parte di Lussimpiccolo (che il mare ce l'hanno nel sangue) e del napoletano (antica stirpe nautica); sottoufficiali gente di Liguria e del napoletano ; bassa forza gente dell'arcipelago toscano ,di Sicilia , di Calabria, di Puglia .

La gente di mare era organizzata e puntualmente seguita nel suo iter lavorativo dal capace , esperienziato , onesto e di profonda umanità C.L.C. Com.te **MARRE' BRUNENGGHI .**

Ciò che ho potuto constatare in prima persona e, quindi con cognizione di causa, che a bordo della flotta si viveva in un clima di serenità ,spontanea disciplina,piena, conscia proprietà professionale a tutti i livelli di ordine e grado , e ultimo ma non meno importante , si percepiva una vera appartenenza al gruppo .

Ottima era la collaborazione in tutti gli scali di linea tra Agenzie , Organizzazioni di terra e bordo ; ci sentivamo privilegiati ed orgogliosi di rappresentare in giro per il mondo l'appartenenza a tale Compagnia di navigazione , privata , del Compartimento Marittimo Genova , simbolo della Lanterna e della operosità Italiana. Sentivamo spontaneo di operare nell'interesse dell'armatore ,del carico (sia merce varia che passeggeri) , della spedizione e , per ultimo , quello nostro personale -

Non sapevamo ,inconsciamente , di avere insito in noi il concetto Confuciano - ---(Leggi : Non chiedere cosa possa fare il Gruppo per te ma quello che tu puoi fare per Lui) .

Grazie per tutto quello che stai facendo , dentro e fuori del Tuo News con capacità e simpatia ; qui in Varazze ti siamo vicino con stima ed affetto .

Comandante Stefano Giacobbe

CROCIERE CORONAVIRUS FREE

di Flavio Scopinich

**Quando ero in Russia, i Russi mi hanno insegnato la loro filosofia di come sopperire alle difficoltà (a volte molte), che incontravano nella loro vita; dicevano: "Se ti regalano una arancia, mangiala; se ti regalano un limone, fatti una limonata calda".
Ovvero anche negli aspetti negativi bisognerebbe trovare la nicchia nascosta di un fatto positivo.**

A causa del CORONAVIRUS, la socialità è stata forzatamente cambiata, niente abbracci, niente tavolate con gli amici, niente baci fra fidanzati (per non parlare del resto), niente riunioni di gruppo dove parlare del più e del meno, niente viaggi alla scoperta di orizzonti nuovi, niente viaggi per rilassarsi e non pensare del casino che ci aspetta a casa.

Ebbene perché non fare tutto ciò nuovamente, magari su di una nave da crociera con equipaggio e passeggeri certificati "Coronavirus free"?

Da qui l'idea esposta nel mio articolo di organizzare crociere per persone "Coronavirus free".

Salutoni

Flavio Scopinich

20TH NAV 2021 International Conference on Ship and Marine Research

Un qualità di Segretario di ATENA La Spezia ho il piacere di annunciare che il 9-10-11 giugno 2021 sarà organizzato, da ATENA e Università di Genova, a Genova e La Spezia il "20th NAV 2021 - International Conference on Ship and Marine Research"

In allegato, il "First Announcement" dell'evento, con le date relative alle principali scadenze.

**Cordiali saluti
Atena La Spezia
il segretario
Ing. Antonio Guida**

○*○*○*○*○*○*○*○*

LIBRI CONSIGLIATI

UNA GUIDA PER RIDARE FORZA ALLE FORNITURE ESSENZIALI DELLE MERCI

“Il settore marittimo deve continuare a funzionare in modo che i paesi possano mantenere le forniture essenziali di cibo, carburante e altre merci, comprese le forniture mediche essenziali, di cui tutti abbiamo bisogno. Ma dobbiamo farlo in

modo sicuro e in modo da eliminare il rischio di infezione per i nostri marittimi e quelli che salgono a bordo. "

La guida è stata prodotta da una coalizione di organismi del settore e organizzazioni internazionali per fornire linee guida chiare e coerenti che possono essere attuate in tutto il mondo. È stata realizzata da ICS anche una versione per le compagnie di navigazione, disponibile per il download gratuito da <https://www.ics-shipping.org/free-resources/covid-19>.

Noli Mazza

Capo Servizio Comunicazione e Studi

Tel. 06-674.81.249 - Cell. 335 79.88.674

E-mail: noli.mazza@confitarma.it

comunicazione@confitarma.it www.confitarma.it

IL GRIFO E IL LEONE

Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo_del genovese

ANTONIO MUSARRA_Editori Laterza

Vi segnalo questo libro, magari a qualcuno di Voi, può interessare.

Buona lettura

Flavio Scopinich

Luogo d'incontri per eccellenza, il Mediterraneo basso-medievale fu, anche e soprattutto, un luogo di aspri scontri, che vide potenze quali Genova e Venezia – ma il discorso vale anche per Pisa e la corona catalano-aragonese, per limitare il quadro alle principali potenze marittime europee – condurre una lotta senza quartiere l'una contro l'altra ricorrendo a ogni mezzo, lecito o illecito, per assicurarsi il controllo delle principali rotte di trasporto. Sin dalla fine dell'XI secolo, le due città erano andate stabilendo il proprio predominio commerciale sul Mediterraneo orientale, moltiplicando gl'insediamenti sui litorali più favorevoli alla mercatura. Le loro attenzioni s'erano volte precocemente agli scali levantini; in

particolare, all'Egitto e alla costa siro-palestinese, divenuti, dopo l'esperienza crociata, una parte essenziale della loro percezione del mondo. La conquista veneziana di Costantinopoli, nel 1204, rivoluzionò il quadro politico, dando avvio ai primi scontri tra le due marine. A partire dalla metà del secolo, a seguito della cosiddetta "guerra di San Saba", conclusasi con la cacciata dei Genovesi da Acri, capitale del regno di Gerusalemme, si giunse per la prima volta allo scontro aperto. Da questo momento, Genova e Venezia diverranno protagoniste d'uno scontro secolare, scandito da innumerevoli battaglie navali, partecipando a sorta di Great Game mediterraneo, fatto di equilibri frantumati e capovolti a seconda della convenienza, che si protrarrà – salvo alcune pause, anche consistenti – per oltre un secolo e mezzo. Il volume ricostruisce per la prima volta, dopo le sintesi erudite ottocentesche, l'andamento dei conflitti scoppiati tra le due città, soffermandosi, in particolare, sulle motivazioni, sul contesto così come sull'adozione d'accorgimenti tecnici e nuove strategie belliche volte a sopravanzare l'avversario.

Antonio Musarra (Genova, 1983) è ricercatore in Storia medievale presso Sapienza Università di Roma. Fellow di Harvard, si occupa di storia marittima e navale del Mediterraneo medievale, di storia delle crociate e dell'Oriente latino e di storia francescana. Tra i suoi libri: Acri 1291. La caduta degli stati crociati (Il Mulino 2017); Il crepuscolo della crociata. L'Occidente e la perdita della Terrasanta (Il Mulino 2018); 1284. La battaglia della Meloria (Laterza 2018); Il grande racconto delle crociate (con Franco Cardini) (Il Mulino 2019); Francesco, i Minori e la Terrasanta (La Vela 2019).
<https://www.gruppoeditorialesanpaolo.it/>

Grande è la confusione sotto il cielo
di Massimo D'Alema , Donzelli editore, € 13

La Cina vista come nuovo mondo che ci insegna a vivere...

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da “ Tutte le poesie, versione italiana”Dal poemetto di Edoardo Firpo
“A vea scuverta dell’America”ed. San Marco dei Giustiniani Genova

L’URAGANO

Il mare ha cominciato a fare le pecorelle,/ s’è messo a bollire come un calderone,/ e ci si è aggiunto il vento a raffiche,/ e dopo un po’ si sono messi lampi a bisce, e tuoni da far paura e diluviare,/ e il cielo era tutto a strisce:/ così l’acqua di sopra/ e l’acqua di sotto/ vi dico: a bagno come lo stoccafisso.// E l’indomani s’è fatto ancor più buio/ che a mezzogiorno sembrava proprio notte/ e il mare come i monti è diventato/ e il colore dell’acqua delle castagne cotte.// I marosi si scontravan per cammino. / s’arruffavano come bestie cattive,/ e le schiume salivano a campanile/ come le beccacce,/ e poi facevano mulinelli come gli stracci. / Era il mare incrociato/ il più tremendo/ che si possa incontrare...// Per dare un’idea di come urlasse il vento,/ che razza di fracasso facesse il mare,/ potete immaginare belve e serpenti/ che si volessero per la fame divorare.// Ma cosa dico? Siamo ben lontani/ da darvene un’idea a malapena./ Pigliate tutte la donne là del Piano,/ con quelle di Portoria e Maddalena,/ mettetele tutte insieme ad accapigliarsi,/ a strapparsi i capelli, a graffiarsi, / urlando come anime dannate/ e forse appena vi ci avvicinate.// Le navi intanto in mezzo a questo mulinello/ vanno sulle creste e giù nelle gole/ e quando una pare in Ponticello/ l’altra pare alla chiesa di Carignano.

Dopo tre giorni il mare si é un po’ calmato,/ si è fatto un po’ più chiaro/ e il vento s’è fermato,/ che solo un venticello fresco e leggero/ andava per mare come su un prato.../ Stupiti di trovarsi a galla/ di sentirsi ancora loro, pesanti e vivi, / hanno rimesso le vele e hanno ripreso/ la rotta abbandonata.// Fino a che una sera le nubi verso oriente/ si sono aperte contro il cielo sereno.// Che senso di meraviglia a quella gente di riveder le stelle sul cammino!// Se l’erano scordate come fossero/ sparite dal mondo/ che in verità sono pochi, / quando la burrasca è sopra la testa/ a ricordare che su c’è il cielo stellato.// Contenti di trovarsi ancora al mondo,/ fanno come gli uccelli canterini/ scampati dall’uragano della notte,/ che cantano tutti allegri nel mattino.// Ritornavano i progetti e le chiacchiere;/ vedevano fiorire il cielo come un giardino,/ e pareva un ramo di ciliegie fiorito/ quello sciame di stelle nel turchino.

fine