

DL NEWS5 LUGLIO 2020

FOGLIO TELEMATICO DI CULTURA E DI MARE

Hong Kong: la Storia insegna che i “comunisti” superano le pandemie, dalla cortina di ferro alle invasioni dei paesi satelliti europei da parte dell’Unione Sovietica. Mi sono trovato in Ungheria, la famiglia di mia madre è magiara, con le frontiere chiuse, per via dell’invasione di Praga, nel 1968, e ne so qualcosa. La storia non cambia i cervelli, la Cina vuole la palma anche dell’intolleranza; chi sa come andrà a finire a Hong Kong e se non sono esseri umani ai cinesi vanno bene anche cani e gatti di cui sono ghiotti, e perché no pinne di squali...

In America, Usa, problemi razziali, sempre stati per un grande Paese, riprendono in questo periodo, sobillati dai democrat, gli afroamericani buttano giù le statue di Colombo. Quando sono stato negli Stati Uniti per la prima volta, e precisamente a Baton Rouge e poi a New Orleans sul Mississippi, a spasso per le strade, nella prima limousine che ho incontrato, dietro era seduto un elegante signore di colore. Forte di tutta la propaganda italiana mi sono sentito preso in giro. . Hanno prevalso in certi stati fenomeni di violenza, ora con questi spostamenti di massa di afroamericani e la campagna elettorale in atto negli Usa le tensioni aumentano.

La Francia difende la propria lingua madre a differenza dell'Italia dove in ogni riga dei media e dei documenti ufficiali le parole inglesi sbordano in modo indecente anche quando non sono utili . La Francia ha chiuso tre reattori nucleari dei 56 in attivo per l'energia elettrica cedendo alle richieste dei verdi vincitori delle elezioni amministrative recenti.

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

Cronache genovesi

Genova da due anni ha un rumoroso volume di cronache che cominciano purtroppo dal noto disastro del Ponte sul Polcevera chiamato Morandi dal suo inascoltato progettista .
Ma ora l'attenzione si è spostata su Nervi dove, “complici “i parchi” e i programmi di rinascita con l'area già sperimentata per Euroflora, questa delegazione di levante dovrà diventare un cantiere in ebollizione .Dal delizioso Porticciolo che verrà rimesso in ordine alla costruzione di una piscina olimpionica supermercato, parcheggi in un'area limitrofa , Campostano, un'area verde ma in mezzo ad abitazioni, strade importanti per la viabilità cittadina, per i negozi... e altro attorno compreso lo spostamento di mezzi pubblici , aree pedonali o ZTL , ecc infischiosene delle famose *creuze* di De André ridotte a selve Ebbene tutto questo , senza aver pensato che esiste da sempre una forma meno coercitiva e più democratica: il referendum tra i cittadini.

Non sappiamo come andrà a finire , purtroppo come uno schiacciasassi la politica comunale ha creato un altro eco mostro : Corso Italia una delle arterie che fanno concorrenza alla famosa “promenade des anglais” di Nizza , la cui arteria stradale è composta da due carreggiate che è stata ristretta per

fare spazio alla pista ciclabile, un'opera che con la segnaletica stradale è stata fatta in una notte . Dicono che ci sono i soldi della UE , che la pista entrerà nel porto e andrà a finire a Cornigliano dove un tempo c'erano le acciaierie; ma auto e autobus sono stati "puniti con due corsie abolite e i bus costretti a invadere la pista ciclabile nelle fermate canoniche e accostate alla promenade con rischi per ciclisti e passeggeri.

Anche in questo caso l'istituto del referendum è stato calpestato , ma i cittadini contano ancora qualcosa? Non sono lagnanze di verdi o di ambientalisti, sono considerazioni civili che non fanno onore al modello Genova.

E poi queste biciclette rispetteranno il codice della strada? E l'auto , già penalizzata dal Covid19, servirà ancora? Ricordo le battaglie dell'ACI per di mostrare, e ci crediamo, che l'auto è anche sinonimo di libertà. (DL)

TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

Lettere e dibattito tra Mario Sannino e Flavio Scopinich e la analisi di Tobia Costagliola

Caro Decio, ho letto con interesse le tue News (n. 12) ma, a proposito dello scritto dell'Ing. Scopinich, <https://asia.nikkei.com/Opinion/China-s-Italian-advance-threatens-EU-unity>

vorrei sottolineare che nessuna TAV , per meglio dire linea ad Alta Capacità attualmente arriva a Trieste. Per il trasporto delle merci non è necessaria una linea veloce ma piuttosto adatta come sagoma limite agli attuali carri merci "veloci" e nel contempo deve essere una linea con un indice di tortuosità minimo per permettere velocità non inferiori ai 120 km/h, e in questo senso essere l'analoga di una linea veloce. Per inciso i

carri merci veloci in Europa (ma negli altri continenti è peggio, V. USA) sono i carri “Sgnss”, posseduti anche da Mercitalia Intermodal, che trasportano , alla velocità massima di 120 km/h, tutte le tipologie di container e casse mobili, fino a 72 tonnellate di carico trasportabile per carro.

La TAV è prevista arrivare fino a Venezia ma finora non c'è nessuna indicazione che arrivi mai a Trieste. Del resto le linee ferroviarie del nodo triestino sono molte ma per la maggior parte assolutamente antiquate, progettate nel contesto Austro Ungarico con un centro nel Mitteleuropa che adesso non esiste più, anzi esistono un sacco di frontiere, fino a neanche troppo tempo fa' quasi invalicabili, che l' Europa Unita è riuscita, almeno in parte, a rimuovere ...e qui le cose andrebbero molto modificate ma per fare questo occorrerebbe che RFI, SZ, HZ, ÖBB, MAV operassero come un'unica entità come ai bei tempi di Franz Joseph ...Sogno di una Notte di Mezza Estate, in perfetto sincronismo con la data di oggi 21 giugno !!

Ma, tornando all'argomento di partenza, per andare da Trieste a Monaco per via ferroviaria occorre passare per Mestre e per Verona e prendere poi la linea del Brennero che, con il nuovo tunnel del Brennero, è prevista diventare una linea ad Alta Capacità ma... ci vuole ancora del tempo: i lavori sono stati avviati a fine autunno 2018. La durata dei lavori prevista è di 74 mesi cioè all'incirca 6 anni e 62 gg.cioè 6 anni e 2 mesi. A questo punto ci vorranno circa due anni per armare la linea (trazione elettrica e segnalamento più altre attrezzature accessorie).

La linea Venezia-Trieste, con un minimo di modernizzazione fra cui l'aggiunta in tempi brevi del nuovo segnalamento europeo ERTMS/ETCS liv.2, potrebbe essere facilmente trasformata in una "decentissima" linea ad Alta Capacità. Queste sono (sarebbero...) le priorità necessarie piuttosto che tante chiacchiere che si sentono in convegni e controconvegni.

Per venire a problemi vicini a noi, Genova, al di fuori di contesti "cinesi" ha lo stesso problema con il Terzo Valico che dovrebbe essere (sperando che il suo Inno non diventi l' "Incompiuta" di Schubert !!!) in sostanza una linea AC/AV, più AC (Alta Capacità, cioè) che AV (Alta Velocità). Anche in questo caso il Terzo Valico va da Genova a Tortona e poi... in direzione della Svizzera, che significa Basilea e Valle del Reno e relativi sbocchi verso Rotterdam e Anversa, ci sarà un bel "tappo" di treni fra Tortona e Milano, visto che nessuna quadruplicazione dei binari è prevista, e quindi...???

Beh, la pianto qui perchè rischio di diventare pedante e noioso ma i miei hobby e le mie passioni (navi e treni e... anche gli aerei) mi portano a queste analisi e queste considerazioni che poi sono anche abbastanza ovvie (tranne che a quei "così" che si chiamano ..."politici").

Un caro saluto e a risentirci/rivederci

Mario Sannino

Caro Decio, grazie del e-mail! Come diceva la mia povera mamma, se le navi sono il mio amore, le ferrovie sono la mia passione, infatti, oltre a essere socio dell' ATENA che tu ben conosci, sono anche membro del C.I.F.I. (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e, sempre per parafrasare mia madre, non disdegno neppure gli aerei (anche se in quest'ultimo caso ne so molto di meno)!! Di fatto la cultura tecnico-scientifica di base che sta dietro a questi tre argomenti, anche nelle loro diversità, è sempre a stessa. e questo, parlando di navi e di treni, me lo fece notare proprio il povero Ing. Scotto che tu ben conoscevi.

Comunque una cosa che mi sembra realmente surreale, per non dire allucinante, è il modo in cui stanno venendo portati avanti tutti questi progetti: il Terzo Valico sarebbe dovuto essere portato a termine oramai da anni e gli studi sulla

presenza di territori "amiantiferi" sarebbero dovuti essere svolti molti anni fa' e non all'ultimo con tutte le perdite di decine di anni che si sono verificate. Guarda il TGV in Francia (per la verità talora anche troppo spregiudicato dal punto di vista ambientale) e guarda da noi dove l'ultimo politico di turno (semmai ex-comico, ma qui c'è ben poco da ridere...!!!) spara sentenze su argomenti su cui ha competenza non zero ma... sotto zero!!

Comunque anche il "raddoppio" della linea del Ponente Ligure è un altro bell'esempio di disorganizzazione e irrazionalità: la linea è stata progettata come se dovesse essere una grande linea internazionale, cosa che non è perché la "grande linea internazionale" fra Italia e Francia è quella del Frejus, dimenticando completamente che invece una delle funzioni principali della linea del Ponente Ligure è quella di "metropolitana costiera" e di fatto mettendo stazioni di località importanti come Diano Marina a chilometri dall'abitato e per giunta sopprimendone molte altre a cui l'unica via di comunicazione resta la strada alla faccia di tutte le chiacchiere ecologiche e via scorrendo. Aggiungi al tutto che la linea in questione tra Finale Ligure e Andora è ancora a binario unico per un tratto di 31 km fra Finale e Andora, cosa assolutamente non indifferente proprio dal punto di vista del traffico internazionale. A tutto ciò aggiungi che la linea al di là del confine francese fino a Marsiglia è a doppio binario da sempre.

Non traggio le conclusioni perché sarebbe un'offesa al buon senso, tanto ovvie esse sono.

Un caro saluto

Mario Sannino *info@culturanaavale.it*

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

Infrastrutture dell'alto Adriatico Orientale e integrazione con l'Europa.

Una situazione di stallo?

Dall'altra parte della penisola , Genova e la Liguria sono in una situazione di stallo.

Il recente dibattito sulla riforma dei porti di cui è il padre il deputato Graziano Delrio , il disagio degli operatori portuali , Spinelli „Cosco e altri il modello Genova che non regge più e invece Trieste e Venezia mettono le mani avanti più che di stallo sembra che le difficoltà aumentino (/DL)

L'interessante lettera dell'Ing. Mario Sannino seppur densa di riferimenti tecnici inoppugnabili che rivelano la sua grande esperienza e conoscenza dei sistemi ferroviari nazionali e non solo, mi induce a riproporre, ancora una volta, alcuni aspetti della situazione di Trieste. Una città e un porto al centro del Sistema dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Orientale. Una città e un porto che sembrano avere una visibilità soltanto per i loro “natali” Mitteleuropei, di felice e nostalgica memoria. Visione estremamente riduttiva ed immeritata, senza alcuna considerazione per tutto quanto sia stato progettato e realizzato e per l'inarrestabile sviluppo di tutte le infrastrutture dell'intera regione , ad onta delle difficoltà, ostacoli e limiti dovuti allo sgangherato, inefficiente e poco produttivo “sistema Italia”.

Il nostro foglio telematico, fin dal 2016, quando cominciò l'attuazione della riforma del sistema portuale italiano, l'ha seguito, passo dopo passo, riportando, puntualmente, nel

dettaglio , tutti gli sforzi esperiti per creare un nuovo sistema, nonostante la solita “cattiva politica”, nonostante la burocrazia, il codice degli appalti, la onnipresente corruzione, gli interventi della Magistratura in ottemperanza a leggi inadeguate, obsolete e “deformate” dai soliti emendamenti di convenienza di parte. Abbiamo riportato le criticità ed i punti di forza di ogni porto con relativi indotti infrastrutturali, abbiamo evidenziato ed elencato opere in corso, progetti mai partiti, progetti in via di attuazione ed iniziative , sempre poche, andate a buon fine. Ovviamente resta ancora tanto da fare, in un contesto instabile e sempre più paralizzato come quello italiano, ancor più aggravato dalla pandemia in corso.

La situazione di Trieste e delle infrastrutture orientali

Tuttavia, prendendo lo spunto dal prof Mario Sannino vorrei limitarmi, in questa occasione, a fare un “punto“ sulla situazione di Trieste e delle sue infrastrutture, incluse, ovviamente, le connessioni con le reti europee. Connessioni che si sono realizzate, che progrediscono incessantemente, nonostante le problematiche tutte italiane e che prescindono dalla annosa questione TAV o NO TAV. Il termine TAV ormai è solo un simbolo e, come tanti, purtroppo, credono, non vuole significare, necessariamente, l’opportunità per un cittadino di Lione raggiungere Torino o Vienna in poche ore. Sta ad indicare una nuova filosofia ed un impegno per creare nuove linee ferroviarie e connessioni che permettono alle merci di raggiungere “più rapidamente” e non necessariamente a velocità supersonica, tutti gli angoli finora irraggiungibili o accessibili solo con insostenibile emissione di CO₂; sarebbe ora di smetterla di crogiolarci in questo equivoco.

La cura del ferro. Ma poi l’abbiamo applicata?

Non vorrei qui ripetere quanto già riportato, di volta in volta, su tutto ciò che è stato realizzato e ciò che è in via di realizzazione o ancora nella fase progettuale.

Vorrei soprattutto ricordare la cosiddetta “cura del ferro” fortemente voluta dall’ex ministro del MIT, Graziano del Rio (con cui non siamo mai stati molto buoni), che aveva l’obiettivo di collegare l’Italia con tutti i circuiti logistici europei quali, ad esempio, I.N.E.A. (Innovation and Network Executive Agency) ex TEN-T EA (Trans-European Transport Network Executive Agency), potenziare il sistema ferroviario italiano ed “inculcare” il “nuovo” (si fa per dire) concetto della creazione di un sistema logistico “unico” .

Ebbene, dopo tre anni, quel ministro non c’è più e neanche quel Governo, ma Trieste, l’AdSP e tutto l’indotto infrastrutturale della Regione, non si è mai fermata, nonostante le ben note vicende politiche, economiche, sanitarie, nonostante il codice degli appalti e la solita “burocrazia”. Una burocrazia che, tra l’altro, alimenta con pervicacia il mantenimento di norme obsolete e di leggi assurde che andrebbero rapidamente abrogate o modificate ma che, nel frattempo, paralizzano molte attività e tengono in vita la solerte attività dei magistrati che potrebbe essere indirizzata, più utilmente, verso altre “storture” e “illegalità” . Un esempio ne è l’assurda e surreale vicenda del presidente dell’AdSP dell’Adriatico Orientale, Zeno D’Agostino, che l’Autorità nazionale anticorruzione (Anac), ha dichiarato decaduto, da qualche settimana (con molta calma e attenti studi.), a causa del solito “cavillo” normativo tanto caro ai nostri magistrati ed alla maggioranza “invidiosa” e comunque “silenziosa” costituita dai soliti “nemici” ...

L’incarico è stato revocato perché, al momento della nomina, avvenuta nel novembre 2016 (sic!), D’Agostino rivestiva la carica di presidente di Trieste Terminal Passeggeri (Ttp),

società di cui il porto di Trieste detiene il 40 per cento. In realtà, il ruolo di presidente di Ttp era puramente formale, non comportava alcuna delega esecutiva ed era priva di compenso. Né, dall'altra parte, sono state riscontrate condotte illecite o ambigue da parte di D'Agostino alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale. Tuttavia, è stato sufficiente per spingere l'Anac ad applicare le norme in vigore e a destituire D'Agostino, con somma soddisfazione di qualcuno... e rammarico di tanti.

Dalla stampa nazionale e locale (redazione Trieste di AllNews, 6 giugno 2020) abbiamo appreso che « il provvedimento ha scatenato le proteste dei lavoratori portuali, preoccupati dall'ipotesi che la destituzione potesse rendere nulli tutti gli atti siglati dal presidente, incluse le centinaia di assunzioni compiute dal novembre 2016. Per tre giorni i lavoratori hanno manifestato occupando i moli del porto di Trieste e impedendo ai tir di entrare e uscire dallo scalo. Il presidio si è sciolto solo sabato(6 giugno 2020), dopo l'arrivo di D'Agostino, che con commozione ha invitato i portuali a riprendere il lavoro. L'Anac, da parte sua, ha respinto l'accusa lanciata dai sindacati di aver adottato una “sentenza politica”, precisando di aver soltanto applicato le norme, e ha inoltre garantito la validità degli atti deliberati da D'Agostino durante la sua presidenza ». Meno male!... Mi viene in mente la procedura della celebrazione del “matrimonio”, non so se ancora in vigore, secondo cui il celebrante invitava chi, tra i presenti avesse qualcosa in contrario all'unione, di parlare subito o di tacere per sempre....Non è la stessa cosa ma l'Anac, come tutte le istituzioni che si rispettano, è intervenuta dopo 4 anni , a “matrimonio” già celebrato...

Una buona notizia riportata oggi , ancora da All News :

26.06.2020 – 13.30 – « La commissione Bilancio stamane ha dichiarato ammissibile l'emendamento al dl Rilancio con cui si

sana la posizione di Zeno D'Agostino e si creano le condizioni per un suo ritorno alla guida del porto di Trieste. L'unanime apprezzamento per il lavoro svolto e la necessità di proseguire i progetti iniziati nello scalo ha indotto il Pd, d'intesa con il Governo e la maggioranza, a scegliere la via legislativa, rapida e puntuale". Lo rende noto Debora Serracchiani (Pd), dopo la dichiarazione d'ammissibilità dell'emendamento alla legge richiamata dall'ANAC per sancire l'inconferibilità della doppia carica di Presidente dell'Authority e del Trieste Marine Terminal [...]».

Non solo Trieste , non solo D'Agostino

Speriamo che finisca qui. Ma purtroppo non è stato un caso isolato. Il sistema delle Autorità portuali è finito, da tempo, nel mirino di una certa magistratura che guazza nella enorme confusione burocratica. E' sotto gli occhi di tutti la raffica di inchieste, avvisi di garanzia , sospensioni e interdizioni che ha colpito "in nome della legge" i vertici delle AdSP , spesse volte paralizzando e rendendo ingestibili quelle attività tanto importanti per l'economia nazionale.

Uno per tutti, ancor prima di D'Agostino, Daniele Rossi, presidente dell'AdSP di Ravenna e guarda caso, anche lui Presidente di Assoport, suo successore. Questi avvenimenti, per un attento osservatore potrebbero indicare a chi (?) di dovere la strada da seguire per alleggerire la burocrazia. Come? Basterebbe, a livello politico e governativo, modificare quelle norme assurde e "intralcianti" a cui i solerti citati magistrati si appigliano causando "enormi danni" a tutta l'economia italiana. E ovvio che sarebbe una strada molto fantasiosa ...Ma qualcuno ha forse indicato una soluzione oltre che continuare ad enunciare il problema?.... Come noterete lo spunto viene da Trieste ma sono problemi che

coinvolgono tutta la portualità nazionale. E, giusto per “ non parlar parole”, non abbiamo forse un eclatante e significativo esempio o magistrale “lezione” dalla realizzazione del Ponte di Genova? Tra qualche giorno, nel contesto del Blue economy Summit, promosso e organizzato da Click Utility/Comune di Genova dal 29 giugno al 3 luglio 2020, ci sarà (la data è dell'autore) una sessione dedicata a : “ Il Modello Genova Ponte del Polcevera : lezioni apprese e prospettive per lo sviluppo delle infrastrutture in Italia”. il fattore chiave è stato l'innovazione a livello di gestione pubblica, reso possibile dall'approccio normativo adottato. La sessione esamina nel dettaglio queste innovazioni, la loro applicazione al Polcevera e le condizioni per la loro trasposizione più allargata al problema dello sviluppo delle infrastrutture in Italia. Affinché il Ponte, dopo essere simbolo della rinascita di Genova e dell'Italia sia anche ispirazione per la ripartenza di entrambe. In sostanza, tanto per riferirci a Trieste e Ravenna, basta avere la capacità ed il coraggio di creare nuove norme senza tralasciare di cancellare quelle esistenti (come spesso, purtroppo accade, “affaticando” la magistratura). Dicono che sia in arrivo l'ennesimo decreto di “semplificazione”. Che sia la volta buona ?

Ripartiamo da Trieste

Ma continuiamo l'exkursus sul porto di Trieste in cui qualcuno vede la testimonianza vivente delle glorie dell'Impero Austroungarico che si rivitalizzano e progrediscono naturalmente...solo grazie al ricordo di Franz Joseph...

Nelle varie puntate dell'Osservatorio Sui Porti dell'Adriatico degli scorsi anni abbiamo spesso avuto l'occasione di descrivere dettagliatamente non solo il traffico del porto di Trieste ma anche l'inarrestabile impegno dell'Autorità

Portuale, ancorché commissariata (Commissario Zeno D'Agostino), nel perseguire e realizzare tutta una serie di progetti infrastrutturali di estrema importanza per lo sviluppo del traffico sia marittimo che ferroviario. Abbiamo avuto modo di constatare come progetti vecchi e nuovi siano stati seriamente sviluppati e realizzati con tenacia e rapidità, nonostante l'imperversare della burocrazia mai eliminata e gli intralci di natura politica e finanziaria. Di certo non si può dire che Trieste sia stata incapace, come altre realtà portuali, di utilizzare fondi europei già stanziati (vedasi INEA-Innovation and Network Executive Agency ex TEN-T EA) e bisogna anche riconoscere il merito per aver saputo tempestivamente sfruttare le opportunità derivanti da investimenti di operatori stranieri. E' pur vero che il Porto di Trieste si è sempre distinto per la sua lungimiranza, fin dagli anni '60, per aver saputo costruire le basi di quelle infrastrutture indispensabili per l'adeguamento alle esigenze ed all'evoluzione dei traffici. Sembra un paradosso ma, l'attuale livello raggiunto dai traffici sia marittimi che ferroviari e le ottimistiche prospettive per il futuro hanno le loro radici più recenti nel periodo 24 febb. 2015 / novembre 2016 che corrisponde al commissariamento dell'Autorità Portuale. Nel 2016, all'entrata in vigore della Riforma, ben 10 porti italiani erano commissariati e languivano, semiparalizzati, tra scarse, dispendiose e talvolta sterili iniziative mentre gli operatori ed il traffico premevano da tutte le direzioni sollecitando immediate e efficaci iniziative (ndr.) Ebbene, l'A.P. di Trieste, oggi AdSP dell'Adriatico Orientale, seppure commissariata, ha lavorato in controtendenza rispetto agli altri porti ed oggi ha già al suo attivo gli ottimi risultati dal 2016 (primo porto italiano per movimento merci) e il risultato più che ottimo degli anni successivi (vedi ad esempio, le Autostrade del Mare). Trieste, inoltre, è già diventato, fin

dal 2017, il primo porto ferroviario italiano non solo per il numero dei convogli ma anche per la loro destinazione con percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia, collegamento ferroviario Trieste-Kiel-Gotheborg). Non a caso il Commissario Zeno D'Agostino fu il primo Presidente di AdSP ad essere nominato dal ministro Delrio "per l'eccellente lavoro svolto" e non a caso lo stesso D'Agostino fu eletto, nel 2017, "per acclamazione", presidente di Assoporti. I riconoscimenti per la lucidità manageriale di D'Agostino derivano non solo dall'aver portato Trieste in testa ai porti italiani per tonnellaggio e traffico ferroviario ma anche per avere ridato al Porto di Trieste quella visibilità e quel ruolo in Europa superiore a quello che aveva nel periodo dell'Impero Austro-Ungarico. Da ricordare inoltre le Zone Franche di cui abbiamo lungamente già trattato.

I dati, oggi

E veniamo ad oggi . Nel 2019 il Porto di Trieste si è confermato come il primo porto in Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, a cui si aggiungono 4milioni dello scalo di Monfalcone. Il traffico container ha registrato lo sviluppo più dinamico, toccando i 790.000 TEU con un incremento del 9% sul 2018. Lo stesso D'agostino ha dichiarato che "per quanto riguarda i treni, i risultati raggiunti in questi anni sono stati estremamente incoraggianti, sia dal punto di vista della performance, che ha portato al raddoppio dei numeri, dal 2014 ad oggi, da 5.000 a 10.000 treni, sia per quanto riguarda il percorso di investimenti futuri nel settore ferroviario che ammontano a 200 milioni di euro". Da considerare , inoltre, che i convogli ferroviari hanno tolto dalla strada ben 210.000 camion.

Per quanto riguarda la competizione con altri porti, anche all'interno del NAPA come Fiume e Capodistria, Trieste ha puntato su quello che chiamano «il made in Italy della portualità». Come si sa, Capodistria, è avvantaggiato dal basso costo del lavoro e dagli incentivi fiscali del governo sloveno. Ebbene, a Trieste si procede con contratti e ingaggi regolari per la manodopera con l'obiettivo di produrre un servizio di qualità e non sfibrarsi nel girone infernale della competizione low cost. Una ricetta, viene da dire, che forse andrebbe applicata per rilanciare l'intera logistica italiana oggi confinata ad occupare solo la fascia bassa del business (cfr. Dario Di Vico, Corriere Economia 22.6.2020). A proposito di competizione, già nel 2017 (16DLNews 2017) riportammo il commento, valido tuttora, di Brian Simpson, coordinatore UE per le Autostrade del mare « Io penso che la competizione sia una cosa sana fino a quando non diventa eccessiva. Abbiamo porti come Fiume e Capodistria, che appartengono a stati diversi: ogni paese vuole e ha bisogno del proprio porto. Io penso che la competizione sia sana ed è provato che sia Capodistria che Trieste hanno aumentato i loro volumi di traffico in contemporanea, il mercato quindi c'è ».

E ancora Dario Di Vico: “ Come ha spiegato Andrea Illy, il principale industriale privato giuliano, «prima per le spedizioni dovevano uscire i camion fino ad Amburgo e Rotterdam, oggi riceviamo qui caffè da 20 Paesi e lo spediamo in 140». E infatti il secondo segreto di Zeno è stato quello di puntare sull'intermodalità, ovvero massima integrazione porto-ferrovia attirando su Trieste una serie di attenzioni che hanno portato nei giorni scorsi alla stipula di un importante accordo con il governo ungherese e più in generale a riportare la città di San Giusto nella Mitteleuropa dei flussi di merci”.

Ancora la via della seta e i Cinesi

Per effetto del corona virus e non solo, è ben evidente che la via della seta ha avuto un rallentamento soprattutto da parte dei cinesi mentre dall'altra parte il lavoro di interconnessione delle reti europee continua a procedere con visibili risultati. Oserei dire che la via della seta , così come sponsorizzata, propagandata e concepita con tanta retorica “ad usum Sinensis” non può reggere a meno che non muti l'approccio frettoloso e “ingenuo” di quei paesi che, di fatto, sono già posizionati su di essa, indipendentemente da sollecitazioni e reminiscenze di natura storico-archeologica da parte dei Cinesi. Spero che le reazioni e “le contestazioni, sempre più frequenti di diversi paesi del “terzo mondo” stanno avanzando per le clausole capestro imposte loro da Pechino in cambio della “partnership” faccia aprire gli occhi agli innamorati dei discendenti del “celeste Impero”.

Nonostante i successi delle politiche di espansione della Cina che, in modalità subdole e con ingenti disponibilità finanziarie ha perseguito, finora, una lenta penetrazione lungo l'intero percorso (e dintorni) della via della seta e in Africa, comincia, ora, a scemare l'entusiasmo e le aspettative di coloro che erano pronti a “sbragarsi” pur di stringere alleanze penalizzanti a condizioni che si stanno rivelando sempre più “pesanti”. Purtroppo anche in Italia c'è ancora chi si affiderebbe totalmente e ciecamente agli amici cinesi senza rendersi conto di tutto ciò e dell'esperienza negativa del Pireo che, ormai , dovrebbe servire anche a noi come “lezione”. Non dico che dovremo boicottare i cinesi ma dovremmo soltanto collaborare ad armi pari o meglio dimostrare loro che attraverso lo sviluppo di una logistica europea sempre più integrata ed unitaria siamo noi europei ad avere un maggior potere contrattuale e , oserei dire, a dettare le regole del “gioco”. Ora che la Cina “sta affannando” a causa dei suoi 180 milioni di disoccupati, senza ammortizzatori sociali (cfr. Dario

Di Vico, sotto), l'Europa e l'Italia in particolare , dovrebbero approfittarne per sviluppare e consolidare velocemente quel sistema logistico pensato con lungimiranza, tanto spinto e finanziato dalla C.E. per ristabilire, oltretutto quel necessario equilibrio tra i porti del Nord Europa e i porti del Mediterraneo.

Non posso esimermi dal riportare uno stralcio da un articolo di Dario Di Vico sul Corriere della Sera Economia del 20 giugno 2020 . “ [...] Reazioni registrate con puntiglio da un recente articolo dall'Economist. Spiega Sergio Bologna, uno dei maggiori esperti di logistica italiani: *«In Italia c'è stata troppa enfasi mediatica sull'arrivo dei cinesi, quasi che fosse alle viste un bis dell'operazione di conquista del Pireo. Il vero tesoretto del Porto di Trieste viene dalla rinnovata centralità e dai rapporti costruiti con i danesi, i greci, i tedeschi e ora gli ungheresi».* E di conseguenza, a prescindere dal futuro di D'Agostino, per Trieste il rallentamento della Via della Seta non equivale a un dramma. Il presidente del Porto, raccontano i suoi collaboratori, non si fascerebbe la testa. A suo dire i cinesi hanno già fatto tantissimo per l'Adriatico: hanno detto a tutto il mondo che le merci dirette al cuore dell'Europa possono passare da Sud e non necessariamente da Nord.

Un grande spot per il mare di Trieste che forse nessun italiano avrebbe saputo pensare e che ha aiutato la città a rinverdire gli storici legami con la Mitteleuropa” .

Notizie più recenti

Fin dal mese di marzo del corrente anno è stato fatto un ulteriore passo in avanti verso il potenziamento del sistema ferroviario al servizio del porto. E' iniziato, lungo la linea transalpina, il collegamento da Villa Opicina a Trieste Campo Marzio e viceversa.

La società pubblica ungherese Adria Port ha acquistato un'area di 32 ettari con una linea di costa di 300 metri, nel porto di Trieste (zona Noghère). La notizia fa seguito all'impegno che il Governo Magiario aveva preso , circa un anno fa, sottoscrivendo con Teseco e Seastock, un contratto di compravendita per la costruzione di un nuovo terminal multipurpose nell'area precedentemente dalla storica raffineria Aquila.

Aumenta la frequenza dei treni merci intermodali tra il porto di Trieste e alcuni importanti hub austriaci, con i servizi curati da Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator. In particolare, è stato aggiunto un treno completo che da Trieste triangola Vienna e Linz con due circolazioni a settimana; un treno diretto tra Trieste e Vienna, dedicato soprattutto alla Msc, con una circolazione a settimana; un treno diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a due circolazioni settimanali; un collegamento ad hoc a carro singolo che funge da riserva per domanda di volumi aggiuntivi, che collega Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna.

Il porto ha potenziato anche il collegamento con la Repubblica Ceca, dedicato soprattutto alle imprese del territorio circostante, attivando una tradotta interna, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, che inoltra sia le unità intermodali cariche di prodotti industriali, sia i semirimorchi e le casse mobili sbarcate dalle navi ro-ro della compagnia Dfds.

Insomma....ce n'è a sufficienza per andare ben oltre il ruolo che il porto giuliano aveva nell'Impero Austro-Ungarico. Speriamo soltanto che la politica, come al solito, non riesca a rovinare tutto quanto finora fatto con benefici per l'intero Paese.

Tobia Costagliola _____ **Ravenna 26 giugno 2020**

La rivista Guardia Costiera on line

Cari amici,

dal 26 giugno è on line il “Notiziario della Guardia Costiera” n°01/2020.

In questo numero l’intervista alla Ministra Paola De Micheli e l’impegno della Guardia Costiera ai tempi del coronavirus: le sfide che abbiamo superato e quelle che ancora ci attendo.

Tra gli articoli più rilevanti:

- Tutto cambia, non la nostra identità - L’editoriale a firma del Direttore Responsabile Cosimo Nicastro;**
- Il futuro del nostro Paese non può prescindere dal mare - L’intervista alla Ministra Paola De Micheli;**
- Dalla passione alla professione - I subacquei della Guardia Costiera compiono 25 anni;**
- Senza fermarsi mai. Le attività della Guardia Costiera sono state intense anche nei mesi dell’emergenza.**

Buona lettura!

Segui la Guardia Costiera anche su Twitter, Facebook, Instagram e Youtube

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Ufficio Comunicazione

Tel. 06 5908 4666 Fax. 06 5908 8293

SITO www.guardiacostiera.gov.it

email guardiacostiera@guardiacostiera.it

COMMENTO

E' arrivata l'ora del risparmio con la stampa online rispetto al cosiddetto cartaceo , ma sono due stili due letture diverse se penso al Notiziario su cui ho scritto negli ultimi anni. La mia rivista TTM che ho ceduto nel 2008 e che nel 2019 ha festeggiato i 50 anni di attività culturale e giornalistica , è cartacea, come lo è la Rivista Marittima, ma è anche online per chi non vuole pagare l'intero abbonamento. Nessun tablet potrà sostituire salvo motivi di ufficio o personali di salute, la carta stampata, il libro. (DL)

Isole Eolie, la Guardia Costiera impegnata nella tutela della fauna marina e nel contrasto alla pesca illegale.

Nella mattinata del 26 giugno u.s., la Guardia Costiera di Lipari è stata allertata dalle biologhe del centro recupero tartarughe dell'isola di Filicudi della presenza di un esemplare di capodoglio in evidente stato di difficoltà nelle acque dell'Arcipelago eoliano.

Le quattro donne erano in navigazione verso l'isola di Stromboli, quando, a circa sei miglia a nord-est dell'isola di Salina, hanno avvistato in superficie un capodoglio maschio della lunghezza di circa dieci metri con la pinna codale completamente avvolta in una rete da pesca.

La Guardia Costiera di Lipari ha così inviato in zona la motovedetta CP 322, che, verificate le condizioni critiche del cetaceo, ha attuato tutte le procedure utili a mettere in sicurezza il mammifero.

Sul posto è poi giunta, a bordo di un battello della Guardia Costiera, una squadra di subacquei locali che dopo un'ora di duro lavoro a circa due metri di profondità, è riuscita a rimuovere totalmente la rete dalla pinna codale dell'animale lasciandolo libero di muoversi.

Terminate le operazioni di liberazione del cetaceo, il capodoglio è stato monitorato dalla Guardia Costiera al fine di verificare eventuali comportamenti anomali e lasciato libero di ricongiungersi ad altri tre esemplari che per tutto il tempo lo avevano atteso a distanza.

La rete da pesca recuperata a bordo dell'unità della Guardia Costiera è stata confiscata, in quanto attrezzo da pesca illegale.

Nell'arcipelago delle isole Eolie, la stessa giornata è stata segnata da un'ulteriore importante attività di tutela ambientale e, in particolare, di contrasto della pesca illegale.

Grazie ad un'attività congiunta condotta con i propri mezzi aerei e navali, la Guardia Costiera ha intercettato a 12 miglia a Sud di Alicudi, un motopesca intento a recuperare 2500 metri di rete derivante illegale con un'apertura della maglia di 45 cm. Al comandante del peschereccio è stata contestata una sanzione amministrativa di diverse migliaia di euro e la rete illegale rivenuta è stata sequestrata e trasbordata sulla motovedetta CP322, che alle prime luci dell'alba ha fatto rientro nel porto di Lipari.

COMMENTO

La pesca con sistemi illegali nei mari italiani meridionali è purtroppo molto diffusa e la Guardia Costiera non dà tregua a questi sedicenti pescatori che usano strumenti micidiali . Ricordo i servizi sui grandi giornali di Vittorio G.Rossi dall'oriente, il Giappone con le lenze di chilometri (hanno

spolpato i nostri mari) ,la feroce caccia alla balena e la strage di squali per recuperare le prelibate pinne per i palati dei cinesi che fanno il festival dei cani e gatti e se li mangiano dopo averli trucidati . (DL)

CUORE E FATTI CONCRETI NELLA ORGANIZZAZIONE DELLA SOCIETA' CIVILE

STELLA MARIS OFFRE MASCHERINE AI MARITTIMI

Una mascherina per i marittimi che non possono sbarcare. Con questo dono i volontari di Stella Maris sono tornati a incontrare i lavoratori del mare che, all'ormeggio in porto, non possono sbarcare. Il lungo periodo di lock down ha limitato fortemente anche l'attività degli "ship visitor" dell'associazione che si prende cura del conforto spirituale e materiale dei marittimi lontani da casa.

Ma non ha impedito l'incontro con i marittimi, che grazie ai social e alle videochiamate hanno potuto soddisfare il loro bisogno di parlare e soprattutto di sentirsi ascoltati. Con il graduale allentamento delle restrizioni anti Covid, sono riprese anche le prime visite a bordo, e quindi l'incontro con i marittimi di persona, seppur da dietro la mascherina. E proprio la mascherina è stato il primo dono offerto da Stella Maris al personale imbarcato. Assagenti, infatti ha donato alla Stella Maris genovese 500 mascherine chirurgiche, che i

volontari hanno confezionato, insieme a un biglietto, e iniziato a distribuire a bordo, riaccendendo il sorriso dei marittimi. Le forniture di mascherine stanno continuando (ne sono state acquistate un primo lotto di 1500) , così come il lavoro dei volontari nel confezionarle e distribuirle a bordo.

"Durante l'emergenza sanitaria – racconta il diacono Massimo Franzi, Assistente di Stella Maris Genova - abbiamo dovuto cessare l'attività, perché noi volontari potevamo entrare nel porto, ma il marittimo non può ancora adesso scendere dalla nave e non era ammesso l'imbarco di visitatori. (Attualmente la Polizia di Frontiera non rilascia per gli stranieri i permessi di sbarco) Così i marittimi si sono trovati a essere ancora più isolati di quello che sono. Prima almeno potevano scendere, respirare un'aria diversa da quella della nave, comprare qualcosa. Ora neanche quello.

Grazie alla Capitaneria di Porto, Stella Maris ha potuto mandare messaggi ai marittimi imbarcati, preparando preghiere che poi sono state distribuiti sulle navi grazie ai militari. Ora si aspetta che i marittimi possano sbarcare e tornare a frequentare i due club Stella Maris di Dinero e Prà/Voltri, che sono già stati attrezzati secondo tutte le disposizioni in materia sanitaria.

"Il mondo marittimo – commenta Massimo Franzi - è ancora dimenticato a livello globale. Non esiste una normativa condivisa ed una rete di welfare: davanti a Manila, adesso, ci saranno un centinaio navi da crociera in rada, perché il governo non le fa rimpatriare. Anche in Italia i rimpatri sia dei nostri connazionali che in particolare dei marittimi stranieri è stato difficilissimo. Molti Indiani e Filippini stanno ancora aspettando di tornare a casa e le famiglie nei paesi di origine soffrono per la mancanza di soldi.

In Italia purtroppo quasi tutto è demandato a presidenti di Regione e ai singoli Sindaci. Sta a loro decidere se far

attraccare una nave o meno, se far sbarcare i marittimi ecc. Anche quando la Nave batta bandiera italiana".

Molti marittimi stanno soffrendo la solitudine, specialmente in questo momento di lontananza forzata nell'impossibilità del ricambio equipaggi. Alcuni sono imbarcati da 12 mesi a causa di questo blocco e la situazione diventa ogni giorno più critica per lo stress e la sicurezza

Abbiamo attualmente in Italia 5 Navi abbandonate dai loro armatori per problemi economici e i marittimi hanno bisogno di assistenza.

Il lavoro è tanto e le emergenze anche. Ma la Chiesa tramite l'Apostolato del Mare è presente per donare speranza, coraggio ed aiuto concreto

Giuseppe Orrù

5 X 1000 alla STELLA MARIS

Ricordo che è possibile (tra le tante autorevoli proposte) donare il 5 x 1000 anche alla Stella Maris di Genova per il Welfare Marittimo

C.F. : 01149970996 Associazione Stella Maris

Se possibile avvisare anche nei vostri ambienti

Diacono Massimo Franzi

Stella Maris Genova Presidente Federazione

Nazionale

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 16126 Genova

tel./ fax. 010 265684 Cell: 347.7958160

E-mail : *genoa@stellamaris.tv*

-

Lezioni di Silvestro Sannino

MAGELLANO ERA PERITO ?

Risposta all'ing Scopinich

Decio, ricevuto DL NEWS N. 12 e ben compreso.
La descrizione di Magellano mi sembra un pò esageratamente negativa. Io vivevo in Malaysia, e visitando il Museo Navale di Malacca (una cittadina sull'omonimo stretto), ho appreso che Magellano prima di partire per il suo viaggio verso Ovest era andato a Malacca a scegliere 2 nostromi e tre marinai locali che parlavano le lingue dei nativi dell'arcipelago di isole ad Est della Malaysia (attuale arcipelago indonesiano), al fine arrivando da Est su territori a lui sconosciuti, di potere dialogare con i nativi per avere utili indicazioni di come navigare all'interno dell'arcipelago stesso senza correre troppi rischi sia da parte di tribù ostili, sia nel potere trovare Isole con villaggi dove potersi rifornire di cibo e viveri.

Ing. Flavio Scopinich

Silvestro Sannino risponde a Flavio Scopinich sul valore nautico di Ferdinando Magellano

Caro Decio, ti invio alcune brevi considerazioni in merito. Sull'argomento ho preparato materiale da fare un libro, che

non farò perchè in Italia la platea interessata è piuttosto limitata. Una stesura in lingua inglese sarebbe complicata.

La sintesi che ti ho proposto può trovare conforto in più estese argomentazioni che richiederebbero altri spazi. Ma la sostanza rimane grosso modo la stessa.

Affettuose cordialità

Silvestro Sannino

Capisco la vostra perplessità, e forse finanche delusione, nel trovarsi di fronte ad un Magellano nelle vesti in cui l'ho presentato nella recente nota appena apparsa sulle DL NEWS. Anche io, quando ho esaminato il tema sulla base delle fonti generali disponibili mi ero fatto una idea simile alla tua e di tanti altri con qualche interesse nell'argomento; tanto è vero che ho dedicato un libro della mia Storia della Navigazione relativo al periodo, intitolato "Da Magellano a Cook" accostando il suo nome a quello del più grande navigatore di ogni tempo, James Cook, anche se bisogna intendersi bene sul significato del termine.

Quando però ho dovuto approfondire la prima navigazione intorno alla Terra, grazie anche alla disponibilità più estesa della letteratura in merito, sono stato indotto a rivedere i giudizi e le valutazioni tradizionali, espressi da quasi tutti gli autori. Di questi ho dovuto prendere atto che nessuno aveva indagato nel merito l'aspetto navigatorio; nessuno aveva letto con attenzione gli storici coevi, lusitani e castigliani, che avevano interessi diversi nel presentare i fatti. Tutti si erano riferiti a Pigafetta ma io già sulle NEWS di aprile 2016 evidenziai che i dati del vicentino apparivano strani, alterati o di comodo. Nessuno aveva indagato il diario di navigazione di Francisco Albo, nella sua reale dimensione; nessuno aveva affrontato l'argomento con il taglio ed il rigore storico e

tecnico necessari a descrivere un evento di estrema rilevanza, non solo nautica.

Quando rifletti sui giudizi dei primi testimoni dell'epoca, quali Pietro Massimo d'Anghiera nelle sue Decadi, e Massimiliano Transilvano nel De Moluccis; sulle considerazioni di Joao De Barros (Da Asia, III Decade), il Tito Livio portoghese, che ebbe tra le mani (e solo lui) il diario dello astronomo dell'impresa Andrès de San Martin, morto nelle Filippine; su tutti i documenti pubblicati da Martin Fernandez de Navarrete nella prima metà dell'800; sulle analisi profonde e preziose del filologo belga Jean Denucé; sulle risultanze dello studio più vario e completo mai fatto sulla tematica, coordinato dallo storico della navigazione amm. Avelino Teixeira da Mota nel 1975 ed in particolare, ivi, le puntuali considerazioni di Rolando Laguarda Trias allora emergono le storielle romanzate dei vari autori, anche noti sul piano letterario come uno Zweig, ed i conti non tornano sul piano storico. Ma anche lavori seri, però basati su pregiudizi come quello di Guillemard.

Ben vengano osservazioni e critiche in modo che possa prendere atto se nella mia breve nota ho preso degli abbagli o, peggio, se essa sia ispirata a preconcetti e non ad un metodo scientifico e storico di presentare i fatti. Quindi qualsiasi concetto formulato, qualsiasi frase, qualsiasi parola da me usata vengano criticate ma in modo argomentato. Se poi riesci a dirmi il titolo dei libri su Magellano che hai letto nel passato ti posso essere più preciso in merito. E' chiaro che la mia nota va letta tenendo conto dell'altra sui Mondonauti e Pigafetta già ricordata sopra. Essa sarà completata da un'altra che cercherà di evidenziare i motivi per cui la navigazione della nave Victoria, dalle Molucche a Castiglia, debba essere considerata la più epica e difficile, l'emblema delle imprese nautiche di ogni tempo. Navigazione al comando di Sebastian

de Elcano che ebbe il suo momento di gloria, senza alcun debito verso Magellano, anzi con molti crediti; ma egli non dormì sugli allori perché tre anni dopo l'arrivo a Siviglia rispose alla chiamata per partecipare alla spedizione guidata da Loaisia e si spense, vinto dalla grave fatica, nel Pacifico, pochi giorni dopo la morte dello stesso Loaisia.

L'ing. Scopinich fa una osservazione che non altera nulla di quanto da me detto. Mi permetto di far notare che la cosa sta in termini un po' diversi. Quando Magellano era in Malacca, al seguito delle spedizioni dei Lusitani di Francisco de Almeida prima, e di Afonso de Albuquerque poi, come molti dei marinai- guerrieri, comprò e prese con sé lo schiavo malese Enrico, circa nel 1511, quando non era ancora in vista alcuna navigazione con i Castigliani. Magellano lo portò sempre con sé e dopo la sua morte (27 aprile 1521) pare che Enrico, risentito per non essere stato liberato da Serrao e Barbosa, avesse tramato con Humabon per invitare e poi eliminare un bel gruppo di castigliani. In quella circostanza ci rimise la vita anche Andrès de San Martin mentre Pigafetta se ne rimase a bordo perché affetto da un "dolorino" alla testa.

Io cerco di fare storia sulla base dei motivi politici, culturali ed economici, tenendo presente lo stato della arte e della scienza nautica del tempo. Ho rivisto una mia convinzione basata su informazioni parziali e distorte, come già ti ho detto. Non credo che sul piano nautico altri abbiano esaminati i fatti in base alla documentazione disponibile ma anche con una competenza specifica sull'arte nautica del tempo; e tuttavia sono sempre disponibile per esaminare contributi, considerazioni e critiche argomentati ed in grado di lumeggiare meglio una situazione che purtroppo è stata ed è trattata con una certa distrazione, ed a volte con disinvoltura e con "nonchalance".

Per il momento penso basti così

Nella nota che hai appena pubblicato vi è un refuso ove si dice 2020 invece che 1520. Ma penso che si noti subito per la sua dimensione poco congrua!

Un abbraccio

Silvestro Sannino

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Gentile Comandante, rispondo alla sua ultima mail. Riguardo al problema della, diciamo, penuria di testi le dirò che si deve anche al fatto che ogni volta devo prestare attenzione a non avere problemi coi copyright che spesso non mi permettono di tenere in conto nessuna parte, anche se breve, del testo preso in considerazione. Lei non sa quante volte ho trovato bellissime “note” alle quali ho dovuto rinunciare. Al ritorno dalle vacanze, parto fra pochi giorni, se lei mi vorrà ancora a far parte del suo equipaggio, in qualche modo cercherò di riprendere le mie ricerche. Un saluto alle persone che mi hanno seguito con simpatia ed interesse. Non creda che io non sia profondamente dispiaciuta della decisione che ho dovuto prendere. A lei il mio augurio di felicissime vacanze e tanti cari affettuosi saluti.

Carla Mangini

Non siamo d'accordo carissima Mangini, lei non ha bisogno di chiedere autorizzazioni di copyright con i suoi brevi interventi, semmai fa pubblicità a editori e libri.

Le ricerche sono difficili, ma noi abbiamo davanti un orizzonte marino e non catene di monti che fanno muro. (DL)

••*•*•*•*•*•*•*•

GENERALI E CATTOLICA PARTNERSHIP STRATEGICA

Generali e Cattolica annunciano l'avvio di una partnership strategica (25-6-2020)

Generali si impegna a diventare azionista rilevante con il 24,4% di Cattolica attraverso la sottoscrizione di un aumento di capitale riservato per 300 milioni di euro condizionato alla trasformazione di Cattolica in S.p.A.

Accordo su 4 ambiti industriali: Asset management, Internet of Things, Salute e Riassicurazione

Opportunità di crescita profittevole sui servizi ai clienti

Danni e su asset management in Italia Milano, Verona.

ufficiostampa@cattolicaassicurazioni.it

Comin & Partners T. +39 329 860358 T. +39 334 6054090

mailpress@cominandpartners.com

Giornata del Marittimo 2020: lasciateli tornare a casa!

ECSA e ETF: L'UE deve iniziare ad agire per risolvere l'attuale crisi del cambio degli equipaggi

Segnaliamo il comunicato stampa congiunto di ECSA (European Community Shipowners' Associations) e ETF (The European Transport Workers' Federation) diramato in

occasione della Giornata del Marittimo 2020 e pienamente condiviso da Confitarma.

<https://www.ecsa.eu/news/day-seafarer-2020-let-them-go-home>

Sembra che ormai tutti siano consapevoli della situazione: a causa delle restrizioni di viaggio imposte dal COVID-19, i marittimi di tutto il mondo stanno affrontando da mesi difficoltà a essere sostituiti da altri membri dell'equipaggio e ad essere rimpatriati. In particolare per l'Europa, la capacità molto limitata di rilasciare visti per entrare nello spazio Schengen complica ulteriormente una situazione già estremamente complessa e potrebbe diventare un nodo critico quando le restrizioni di viaggio saranno abolite in tutti i Paesi.

Eppure, nonostante l'alto livello di consapevolezza e copertura mediatica, il problema persiste.

Industria container, Sea-Int: “Se le tariffe resteranno così alte, profitti superiori ai 9 miliardi di dollari nel 2020”

-
Milano 29 giugno 2020 – “Se le compagnie di trasporto container riusciranno a mantenere gli attuali livelli tariffari, potranno chiudere il 2020 con un profitto complessivo superiore a 9 miliardi di dollari”. Parola di Alan Murphy, CEO di Sea-Intelligence Maritime Consulting, che, in una nota a corredo dell'ultimo bollettino “Sunday Spotlight”, redatto dalla società di analisi danese, è stato costretto a rivedere in corsa il suo “modello di redditività” utilizzato ad aprile con il quale stimava uno scenario a tinte fosche prevedendo una perdita

complessiva di 23 miliardi di dollari nel 2020 per l'industria di settore.

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

ATENA NEWS

L'IMPATTO DEL CORONAVIRUS SULLA NAUTICA

a cura di Flavio Scopinich

-

Martedì 30 Giugno la sede di La Spezia dell'ATENA ha organizzato un WEBINAR sul tema dell'Impatto del Coronavirus sulla Nautica .

Gli onori di casa e presentazione dei vari relatori sono stati fatti da Paolo BOCCALATTE che ha introdotto Vincenzo POLLICARDO e Paolo BERTETTI che sono stati i principali relatori su argomenti relativi allo Sviluppo della Nautica: Sostenibilità Ambientale, Nuove Tecnologie, Stile di Vita.

Altri saluti ai partecipanti sono stati fatti da:

Prefetto (Maria Luisa INVERSINI) che ha voluto portare la testimonianza delle autorità alla città di La Spezia, per farla diventare la Capitale della Nautica da Yacht.

GLI INTERVENTI

lberto MOROSO (ATENA Napoli) Manifesta la Voglia di ripartire di tutti gli addetti ai lavori.

Lorenzo POLLICARDO (Segretario Generale di Nautica Italiana) : Secondo POLLICARDO, le problematiche sorte con la propagazione del CORONAVIRUS, oltre che rappresentare un freno alla cantieristica sono anche una opportunità da raccogliere.

Dopo la grande crisi economica degli anni scorsi, c'è stato un periodo non negativo per la cantieristica media nautica, dove in 5 anni, è stato possibile recuperare il 95% del fatturato passato stimabile in 5% quasi 6,000,(MEuro). Purtroppo, proprio quando l'industria andava a pieno regime, avere subito 2 mesi di stop su 12 mesi di produzione annuale, è stato un impatto non indifferente. Attualmente i cantieri nautici stanno recuperando, e fortunatamente non sembra che ci siano state cancellazioni di ordini, per contro alcuni paesi Nord-europei (Olanda, Germania) non hanno imposto stop alla produzione.

Si pensava che con le norme anti-contagio, la piccola nautica avrebbe sofferto, lo yacht charter avrebbe particolarmente sofferto per effetto della normativa delle persone non conviventi (Americani, Russi, ed altri benestanti, staranno lontani dalle nostre coste).

Il blocco dei voli ha creato qualche problema alla esecuzione dei comitati IMO, che riprenderanno con un po' di ritardo ma c'è comunque da parte di tutti la volontà di riprendere.

Anche se alcune normative subiranno un ritardo nella emissione, l'industria nautica non si ferma a causa di norme non ancora approvate, ma le recepisce ugualmente in quanto destinate ad entrare in esecuzione, a breve. Ad esempio: Normativa sulle emissioni Nox; Cybersecurity; Riciclo delle

navi con catalogazione dei materiali pericolosi o di difficile recupero.

POLLICARDO chiude l'intervento facendo un elogio agli ufficiali delle Capitanerie per la loro capacità di favorire il rimpatrio ed il ricambio degli equipaggi composti da marittimi di diverse nazionalità.

Il lock down, è stato anche una opportunità, che ha favorito un processo di acculturamento generale nel settore, acculturamento che ha aiutato le amministrazioni e gli enti di classificazione di essere messe in grado di potere aiutare ed agevolare i cantieri nella interpretazione delle norme.

L'esperienza di questo difficile periodo, ha dimostrato che, se esiste un **CLUSTER** territoriale di settore solido e compatto, quando supportato dalle istituzioni, il tutto consente di superare difficoltà non indifferenti.

Il tema della sostenibilità comprende molte altre cose che non la sola componente ecologica, quando bisogna ripartire in una fase delicata, i servizi, sono essenziali per supportare i cantieri, ed è fondamentale avere una componente culturale di base. Ad esempio in Olanda gli yacht grandi sono costruiti lungo i canali che scorrono all'interno del territorio, conseguentemente, i grandi yacht, per questioni di pescaggio devono necessariamente essere caricati su chiatte larghe che a parità di peso hanno un pescaggio inferiore. Durante il viaggio verso il mare, navigando lungo i canali, devono necessariamente bloccare strade ed autostrade, e la popolazione ferma per la sosta forzata, omaggia il passaggio dei megayacht con un lancio di fiori, questo a dimostrare

L'amore della popolazione per un indotto che porta lavoro e benessere.

Paolo BERTETTI (Cantiere San Lorenzo)

Secondo BERTETTI, con l'avvento del CORONAVIRUS, è opportuno avere una prospettiva doppia, sia quella del Cantiere che quella della Imbarcazione, quindi è necessario stimolare la ricerca di nuove Opportunità, e pensare bene come muoversi in questi frangenti.

La foto della situazione attuale, dimostra che per cercare nuove opportunità, capire e sapere ascoltare l'opinione pubblica è un fattore molto importante. L'ascolto e comprensione dell'opinione pubblica, fornisce un indizio su cosa pensa la gente comune, pensiero che sembra essere molto orientato sulle problematiche ambientali.

A causa del lock-down, la gente ha potuto constatare cosa vuole dire (e toccare con mano), l'aver acqua e/o l'aria pulite; questo fatto ambientale, ha sviluppato una maggiore sensibilità nei confronti dell'ambiente. Attualmente, nel Nord Europa c'è molta volontà di avere energia Pulita, volontà e desiderio che si manifestano con investimenti notevoli nel settore dell'energia pulita, gli attori principali di questa mutazione possono essere considerati: Gli Enti, I Clienti, I cantieri Navali e le metodologie di lavoro.

Gli Enti: Osservando il Nord Europa, sembrerebbe che gli Enti legiferanti, sono intenzionati a creare nuove normative "Green Deal" "New Deal", che saranno una vera e propria terapia d'urto.

I clienti: Non hanno penalizzato la nautica, ma hanno eseguito uno spostamento nelle aree di influenza, dalle Grandi Navi da

crociera, che hanno subito una notevole riduzione del loro mercato, alle piccole navi che hanno visto crescere il loro mercato, in quanto (considerate incontaminate isole felici, in un mondo potenzialmente contagiato).

I cantieri: dovranno sapere sviluppare nuove tecnologie e pensare a nuove soluzioni, tutte azioni che richiedono nuovi investimenti. Per progredire e prosperare, i cantieri dovranno essere bravi e capaci a dirottare sulla nautica quelle tecnologie che favoriscono la green Economy.

Come si Lavora: Nuove metodologie di lavoro si sono presentate alla ribalta, l'Home working ha preso piede, ma dovrà essere attentamente valutato, dove poterlo utilizzare; si è rivelato efficace per persone che hanno una certa seniority capaci di gestire situazioni allargate; per i giovani l'Home working è un po' meno indicato, in quanto ai fini di un più veloce ed efficace apprendimento, potere lavorare fisicamente all'interno dell'azienda è molto meglio dove possono accrescere le loro conoscenze in modo più rapido.

Un atteggiamento positivo e costruttivo non lo si fa con battaglie di retroguardia, ma attivando battaglie vincenti di attacco.

Ad esempio, è importante avere l'intelligenza di definire il nuovo prodotto, cominciando da come viene fatto l'utilizzo dello stesso. Ad esempio, i grandi yacht, pur potendo disporre di grandi potenze, tali barche vengono generalmente utilizzate impiegando potenze notevolmente inferiori, quindi potrebbe essere opportuno sensibilizzare gli armatori sulla non necessità di avere grandi potenze che gravano senza necessità su: Costi,

Volumi e Pesi, elementi che impattano negativamente sullo yacht.

Fondamentalmente, bisogna Investire nell'ambiente cercando e proponendo soluzioni innovative. Stimolare lo spirito di osservazioni e la capacità di individuare le richieste del futuro. Riuscire ad avere Capacità di capire cosa accade negli altri mondi industriali, con la capacità di sapere adottare la sostenibilità già sviluppate in altri campi (esempio, nautizzare l'automotive).

Professoressa Genziana GIACOMELLI (Vicesindaco La Spezia).

Fa una breve spiegazione del “VideoBlu” dove si pone l'accento sul fatto che nel territorio avevamo e ci sono ancor i migliori poli tecnici quali: Cantieri, Centri di Ricerca, Università, Marina Militare, partners che possono contribuire a fare di La Spezia la Capitale della Nautica, una città capace di dire la sua su molti aspetti dl settore della nautica. Città capace di stimolare nuove infrastrutture, quali nuova strada rifatta, nuova pista ciclabile, con la volontà di creare un “distretto nautico” che sia di impulso per le aziende del settore. Video Blu uno strumento per rendere la città più vivibile, una certezza per le imprese di potere contare su una base di lavoratori qualificati.

Mario GERINI (Confindustria La Spezia)

Da qualche anno La Spezia è diventata il polo della Nautica Nazionale, polo creato intorno a grandi realtà industriali, con grande impiego di artigiani qualificati su lavorazioni di materiali speciali. Dove sono stimulate e supportate, risorse ed investimenti per supportare la ricerca sulla tecnologia da applicare alla nautica. Intelligenza di definire nuovi prodotti e tecnologie per supportare la sostenibilità ambientale.

Amm. Rosario GIOIA PASSIONE (Marina Militare)

L'ammiraglio ha condiviso una riflessione personale sulle conseguenze del COVID-19 e relative criticità evidenziate che portano ad una riflessione sulla progettazione navale militare, che in passato ha tenuto in poco conto alcuni aspetti dell'igiene navale. Attualmente, a bordo delle navi militari non esistono impianti specifici per la sanificazione dell'aria nell'ambito navale (Sterilizzazione Raggi U.V. ad onde corte), da applicare nell'ambito Navale, realizzazione che potrebbe guardare anche impianti già esistenti in ambito mercantile quali ad esempio gli impianti della sterilizzazione delle acque di zavorra.

Giorgio BUCCHIONI (Presidente Propeller Club)

Data la notevole esperienza pluriennale e permanenza nell'area spezzina, può descrivere in senso torico e temporale, la evoluzione del radicamento in La Spezia delle attività navali. Alla fine della guerra nel 1946 gli abitanti con l'impiego di ditte private e l'aiuto della Marina Militare (per la parte ordigni bellici), gli amministratori della città sono riusciti a bonificare tutto il Golfo dalla presenza degli esplosivi e dei relitti delle navi . A partire dal 1947 si sviluppa lungo il perimetro del golfo, l'industria di demolizione navale attività che purtroppo come effetto collaterale, ha portato una grande diffusione dell'asbestosi, dovuta all'impiego massiccio dell'amianto nella costruzione navale.

Successivamente, grazie all'intervento statale, è stato possibile spostare l'attività dalla demolizione alla costruzione navale con l'insediamento di nuovi cantieri, come: Baglietto, Ferreri, Fincantieri; grazie alla oculata gestione della Capitaneria di Porto, che ha ben gestito il Demanio Marittimo, promuovendo

le concessioni verso nuovi cantieri, come ad esempio il Cantiere San Lorenzo che ha prodotto barche di eccellenza ed ha saputo promuovere e finanziare varie iniziative lodevoli quali: la sala delle Polene in Arsenale, le attività di formazione per personale per gli yacht. Dimostrando di avere la capacità di riuscire ad integrare l'azienda nel territorio.

Si è assistito ad una Trasformazione e promozione dei vari assets collegati alla nautica, quali generatori di benessere e capitale per la città, quali: Porticcioli Turistici (Normativa BURLANDO). Ulteriori introiti e proventi provengono da parte: del Turismo Nautico, del porto della Marina Mercantile, della Marina Militare. Da registrare anche casi non positivi quali la lotta relativa al ponte COLOMBIERA, che è risultata essere un danno per INTERMARINE, una diatriba per la tutela dell'ambiente che dovrebbe comunque considerare l'aumento della popolazione mondiale da 1,500,000,000 a 7,000,000,000 di persone.

Ing. Giorgio GALLI (RINA) Rina Consulting, in occasione della trasformazione della nave ALLEGRA in Nave Ospedale, ha messo in atto e studiato nuovi concepts per navi capaci di gestire problemi di contagio. Lo studio e la preparazione di nuove certificazioni e procedure, che hanno consentito e portato alla certificazione del primo Yacht certificato COVID-FREE. Fondamentalmente, gestendo al meglio le procedure di sanificazione e la gestione dell'aria considerata nei vari ambienti, basilari si sono rivelate le Procedure da applicare al fine di avere la minima possibilità di rischio di contagio fra gli abitanti della nave..

Ing. Daniele BOTTINO (ABS)

Ha posto l'accento sulle nuove norme che sono attualmente in preparazione, quali: Green Yacht e Smart Yacht.

Green Yacht si tratta di Search and development, con White Papers, Water Evolution Foundation (Sostenibilità ambientale), per uso da parte di ABS di validare tale soluzione.

Smart Yacht rende gli yacht più facilmente gestibili, con la possibilità di eseguire virtuali visite in remoto tramite una validazione processata on-line.

Ing Alberto MORONCELLI (BV)

Il lock-down causato dal Covid ha dato l'opportunità agli addetti ai lavori, di avere il tempo studiare come fronteggiare l'impatto del COVID e dare agli utilizzatori finali, la fiducia che tutto è stato fatto in maniera corretta ed efficace, per garantire una protezione da possibili contagi.

Il tutto certificato da una "Label" che certifica all'Hand User ospitato in un locale (sia che si tratti di una nave oppure di un hotel), che tutte le procedure per contrastare il contagio sono state messe in atto, dando quindi fiducia all'Utente di essere ospitato in una area sicura dal punto di vista del contagio.

Ha chiuso il Webinar POLLICARDO facendo un riassunto dei punti principali trattati.

Un saluto

Flavio SCOPINICH

◊*

MARIO MATTIOLI PRESIDENTE ANCORA UN ANNO

Il 30 giugno a Roma, presieduta da Mario Mattioli, si è tenuta in video-conferenza l'Assemblea della Confederazione Italiana Armatori che, in via straordinaria, anche al fine di assicurare la continuità degli organi

confederali durante l'emergenza Covid19, ha deliberato all'unanimità di prorogare fino ad un anno la durata del mandato del Presidente in carica e di tutti gli altri organi confederali.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

CATTOLICA E GENERALI PARTNERSHIP STORICA

Verona, 29 giugno 2020. Il Consiglio di Amministrazione, presieduto da Paolo Bedoni, nella seduta odierna – in collegamento alla partnership strategica tra il Gruppo Generali e il Gruppo Cattolica, di cui all'accordo sottoscritto in data 24 giugno 2020 già ampiamente comunicato al pubblico ma altresì in funzione dell'avviando percorso di patrimonializzazione a seguito delle indicazioni di Vigilanza – ha deliberato di procedere alla convocazione dell'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dei Soci per il 30 e 31 luglio p.v., rispettivamente in prima e seconda convocazione.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LIBRI LETTURE EVENTI

VELE dal VERO di Pietro D.Patrone

Velieri, vele e personaggi di P. Domenico Cambiaso

ERGA edizioni nel gennaio 2020 ha dato alle stampe un volume dal contenuto inedito (veramente) : un grande pittore, P. Domenico Cambiaso , 1811-1894, ritrattista di

barche : velieri, vele e anche personaggi attraverso disegni e acquarelli .

Cambiaso, fondamentale definito vedutista, si ispira a disegni d'autore, sagome di navi, barche d'èoca, modelli.

I disegni sono spesso a matita, color seppia, su carta e cartoncino un mondo pittorico per chi vuole assaporare i temi marinari .

Le pagine (200) sono delicate immagini , quasi evanescenti per certi soggetti, che presuppongono nel lettore una indubbia passione e competenza.

E sono VERE, non sono esercitazioni didattiche da cancellare o ritoccare.

Il contenuto del libro (1840-1890) ci ha entusiasmato per l'originalità dell'arte figurativa , per le sensazioni che suscita per tutto ciò che è legato a questo mondo. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○

Raccontare il mare di Bjorn Larsson

Dietro ogni storia viene ancor prima la storia personale di chi la sta scrivendo. E parlando di storie di mare, è quasi certo che a scriverle siano uomini di mare. Ognuno con la sua vita, col suo passato, con i suoi sentimenti e il suo modo tutto personale di concepire e vivere il mare.

In “Raccontare il mare” (192 pagine, 15,50 euro), libro pubblicato dalla casa editrice Iperborea, lo scrittore svedese Bjorn Larsson parla appunto del mare, attraverso i grandi classici della letteratura marinaresca. Lo fa partendo da un aforisma di Orazio: “Mutano solo il cielo, non l'animo, coloro

che vanno per mare” e mettendo insieme le storie, personali e scritte, di Conrad, Maupassant, Omero, Cristoforo Colombo, il Nobel Harry Martinson, il velista solitario Joshua Slocum, Biamonti, Childers, Álvaro Mutis.

Larsson ripercorre romanzi e racconti, non tutti noti quanto meritano, intrecciando le biografie degli autori e quelle dei personaggi, interrogandosi sulle loro qualità marinesche e letterarie, ma soprattutto umane, con la competenza e l’empatia di chi spartisce con loro la duplice passione di navigare e raccontare.

IL GRIFO E IL LEONE

Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo
Laterza editori,
Autore Antonio Musarra
Presentato a Palazzo Ducale a Genova il 13 luglio.

PROCIDA OGGI

Il giornale online delle cronache del Golfo , cultura, arte, politica.dibattito, storia dell’isola più importante davanti a Napoli
Luglio, direttore Domenico Ambrosino

La Torre

Giornale di battaglia e di storia di una città ai piedi del Vesuvio, una instancabile redazione che racconta come si fa presto a cadere nelle mani di politici o speculatori .