

Prima parte, a seguire nella seconda parte

“I am a man of my word, my word is my bond “

Due medici, due ragazzi giovani , una figlia, Giulia, sono Anna Erica Mazzeo e Matteo Magagnoli , geriatra lei e psichiatra lui, sposi , Anna Erica é nipote di mia moglie , ora madre di Giulia nata il 27 ottobre 2019. Non è vero che non nascono figli in Italia, forse sono pochi, ma sono e saranno una nuova generazione, specialmente con genitori accorti e pieni di sensibilità. Auguri dalla redazione di DL NEWS.

RIPRISTINARE LA REPUBBLICA DI GENOVA

LA LEZIONE DI PONTE MORANDI NON È SERVITA A NULLA

Il crollo di una porzione di viadotto della A6 Torino-Savona.

I viadotti a rischio della A26 Genova - Gravellona Toce.

di **Stefano Briata**

A6 Torino-Savona

Domenica 24 novembre, ancora in piena allerta rossa nel bacino costiero di Savona e della Val Bormida, già sconvolta da frane ed esondazioni, nel primo pomeriggio una frana di grosse proporzioni ha portato via una soletta e parte dei piloni del viadotto della autostrada A6 Torino-Savona, in direzione mare, a 1,5 km della città della Torretta.

Come volevasi dimostrare e come temevo, la lezione di Ponte Morandi non è servita a nulla... Gli attuali gestori autostradali pensano ai profitti, al risparmio, e nello stesso tempo il Ministero delle Infrastrutture non si è mai preoccupato di controllare lo stato dei viadotti e del territorio circostante; tutto il resto della politica è impegnata a battibeccarsi tra sardine, pinguini, insulti e grillate, mentre la Liguria frana, come il resto del Bel Paese.

Da tempo denunciavo lo stato di degrado delle autostrade liguri, e della necessità, per questo motivo, della Gronda, tanto per iniziare...

Mi hanno preso in giro, insultato, deriso, ma ero sicuro di non sbagliare. Tutto questo è frutto della mia esperienza personale che ora brevemente vi descrivo.

Per qualche anno, per necessità personale di sopravvivenza, ho lavorato a fianco di alcuni politici. Posso dire che l'esperienza mi è servita per conoscere meglio da vicino un nuovo modo di lavorare, un nuovo modo di rapportarsi con il pubblico (gli elettori in questo caso) e naturalmente la classe politica.

In quel mondo ho visto come lavora la classe politica leggendo i loro documenti che avevano prodotto per le sedute del consiglio regionale (lavoravo in Regione Liguria), e le lettere al Governo centrale a Roma... Ho visto la loro totale impreparazione, netto distacco dalla popolazione, solo a lavorare per i propri interessi...

Penso che basti quello che vi ho spiegato...

In queste situazioni non ci sono ideologie e bandiere politiche che tengano. Qui si tratta di agire nei confronti dello Stato e della politica, se davvero vogliamo salvare il nostro Paese da questo disastro continuo.

Quello che è successo, dimostra quanto è abbandonata dallo Stato la Liguria da almeno 45 anni, dal punto di vista lavorativo, sociale, economico ed infrastrutturale.

In queste situazioni il cambiamento climatico non c'entra affatto...

Greta se ne stia tranquilla che è meglio... Ci sono stati periodi, che forse ci siamo dimenticati, di grandi piogge, ma il territorio era curato e le infrastrutture erano controllate... Ora tutto questo non c'è più da moltissimi anni.

[A26 Genova - Gravellona Toce](#)

Nella serata di lunedì 25 novembre un comunicato di ASPI, su richiesta della Procura di Genova, ha annunciato la chiusura della

autostrada A26 Genova – Gravellona Toce, nel tratto compreso tra Prà e Masone.

La Procura di Genova, che sta indagando sul crollo di Ponte Morandi, nell'altro filone della stessa inchiesta si è soffermata sui rapporti falsificati di SPEA per conto di ASPI (SPEA appartiene ad ASPI, ed è palese il conflitto d'interessi) in merito allo stato di conservazione e manutenzione di alcuni viadotti della rete autostradale ligure in gestione da parte di ASPI.

Che dire di questa situazione? C'è molto da dire. La Liguria che lavora si è sentita tradita dalla politica nazionale e dagli imprenditori che hanno speculato sulla nostra regione, voltando le spalle.

I governi in tutti questi anni, non parlo di mesi, hanno palesemente ignorato la Liguria in tutti i sensi, ed ecco come stanno venendo al pettine i nodi... I Liguri che si sentono traditi, presto presenteranno il conto, che sarà molto salato...

In Liguria abbiamo bisogno di un commissario straordinario per le infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, ma che sia Ligure.

Non parlo di campanilismo, ma qui in terra Ligure ci vuole una persona che sia calata nella mentalità di questa terra...

Con questa situazione di blocco quasi totale, il Porto di Genova e di Savona entreranno in grandi difficoltà e le ditte di autotrasporto pure, perché aumenteranno i costi e i ritardi di consegna delle merci in tutti i settori...con il rischio di chiusura definitiva.

Lo ribadisco di nuovo, oltre a completare il Terzo Valico, altre tratte ferroviarie sono da ammodernare, e questa maledetta Gronda ancora non c'è.

Che facciamo? Le strade sono due: chiudere la Liguria oppure ripristinare la Repubblica di Genova.

Stefano Briata

Un Piano Marshall per le infrastrutture liguri

Lo chiede il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza

La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria. Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate,

la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa.

Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione.

Uno scenario post bellico, questo, che ha spinto il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, a chiedere la messa a punto di un vero e proprio Piano Marshall per la Liguria. “Se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa - afferma Laghezza - ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali”.

“È necessario – prosegue il Presidente di Confetra Liguria – mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della Ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana”.

“Le risorse - conclude Laghezza - ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro”.

La Spezia, 26 novembre 2019

Per ulteriori info Barbara Gazzale 348 4144780

Quali sono le navi più impegnative da manovrare?

La risposta non è né semplice, né scontata.

Tra le variabili più frequenti mi vengono in mente le condizioni meteomarine, i pescaggi, le superfici veliche, gli assetti, i tipi di timone e di propulsori, le avarie, gli equipaggi affidabili e quelli meno, ecc. Per rispondere a questa domanda, toccherò l'aspetto psicologico e quello pratico, inserendo il tutto nelle considerazioni sulle diverse tipologie di navi.

Per comprendere i termini tecnici, passate con il mouse sopra le parole tratteggiate, si aprirà una finestrella con la definizione.

Per leggere l'articolo clicca www.standbyengine.com

LOGISTICA, C'E' SPAZIO PER TUTTI ?

di Flavio Scopinich

Giovedì 21 Novembre si è svolto presso l'aula di Palazzo San Giorgio, il 6° Forum - Shipping & International Transport sull'argomento: "Logistica, c'è spazio per tutti?"; organizzato da The Medielegraph con la presenza di molte personalità fra gli addetti ai lavori.

Il benvenuto da parte di Paolo Emilio SIGNORINI ha portato sul tavolo delle discussioni una arguta riflessione, prendendo spunto da quanto enunciato dal Nobel per l'Economia, che poneva il quesito se fosse meglio avere, per gli approvvigionamenti, una struttura di mercato (ovvero un soggetto che si rivolge a diversi fornitori), oppure una struttura verticale (ovvero una azienda che contiene al suo interno tutti gli anelli della catena del business).

Ambedue le risposte sono valide, in quanto non esiste una soluzione ottimale, ma dipende da come il mercato è proposto. Esempio : il proprietario di una centrale a carbone, per potersi approvvigionare di combustibile, può adottare ambo i sistemi, tenendo bene a mente che i costi di transizione devono essere i minori possibili.

Nel caso vicino alla centrale vi siano diverse miniere di carbone, verrà adottata la soluzione di mercato, mettendo in competizione fra loro i fornitori di carbone al fine di ottenere il miglior prezzo e garantire comunque un approvvigionamento sicuro.

Nel caso che il fornitore di carbone di cui la miniera faccia parte dell'azienda stessa al fine di assicurare una continuità di rifornimento ed un prezzo stabile, mettendo così da parte il rischio di fluttuazioni di prezzo e quantità se fosse un fornitore esterno.

sia unico e lontano, sarà conveniente adottare una struttura verticale di cui la miniera faccia parte dell'azienda stessa al fine di assicurare una continuità di rifornimento ed un prezzo stabile, mettendo così da parte il rischio di fluttuazioni di prezzo e quantità se fosse un fornitore esterno.

Il secondo saluto da parte di Luca UBALDESCHI direttore del Secolo XIX, ha posto l'accento sul tipo e metodo di lavoro nei giornali di oggi, che oltre all'approdo sulle piattaforme WEB e proporre un giornale on-line, bisogna gestire nuove forme di informazione, ad esempio suscitare un dibattito fra le parti in causa, ascoltare le nuove idee e relative riflessioni in merito, e mettere a disposizione degli utenti il Know How acquisito con queste iniziative come ad esempio la promozione del Forum sulla Logistica.

Dopo i saluti istituzionali via WEB da parte del presidente TOTI, assente giustificato in quanto occupato altrove con i recenti ed urgenti problemi relativi all'ILVA, il Forum è iniziato con il primo intervento da parte di Luca BECCE (Presidente Assoterminal), che ha portato all'attenzione della platea, le principali difficoltà nelle quali si dibattono i terminalisti che a causa della legge (da loro indicata come 84/94), ha creato non pochi scompigli non ultimi il commissariamento di alcuni porti a causa del fatto che alcuni vertici portuali sono risultati indagati dalla autorità giudiziaria, e quindi i terminalisti soffrono molto il fatto che molti problemi non sono mai stati affrontati e quindi risolti.

Altro nodo spinoso di un apparente disinteresse e vuoto di potere da parte della politica è la situazione che attualmente ci sono diverse autorità portuali, che agiscono in modo differente porto per porto, per cui si auspicherebbe una regola nazionale uguale per tutti, dove i commissariamenti sono un sintomo e non una causa del

malfunzionamento dei porti, frutto di un apparente disinteresse e vuoto di potere da parte della politica, vuoto che lascia spazio ad altri gestori. Il chairman aggiunge che a volte la scelta di commissari non edotti sulla attività portuale, potrebbero non avere la competenza specifica necessaria al ruolo che dovrebbero coprire.

Il secondo intervento a cura di Giampaolo BOTTA (Spediservice), comincia con evidenziare che qualsiasi cambiamento epocale come: il passaggio dalla economia Rurale a quella Industriale; il passaggio dalla economia Industriale a quella dei servizi; il passaggio dalla economia dei Servizi a quella della Digitizzazione, non ha ridotto il numero dei posti di lavoro, ma ne ha creato degli altri di tipo diverso; quindi ci sarebbe spazio per tutti a condizione che si attui una sfida culturale, che non segua la tradizionale certezza del lavoro ma la gente sia pronta a seguire le nuove esigenze del mercato del lavoro.

Attualmente sembrerebbe che in queste nuove imprese di gestione dati la gestione sia passata dall'Hardware al Software, nella quale si crei una specie di aggregazione di servizi per le piccole e medie imprese. Una specie di auto-technology di gestione dei dati che sia in grado di superare le limitazioni orografiche del territorio, dove quanto fatto in Adriatico sia velocemente compreso ed utilizzabile in Tirreno e viceversa.

Il terzo intervento a cura di Marco CONFORTI (Confetra), pone l'accento sui tre principali poli di attenzione della filiera dello shipping, ovvero: 1)- Shipping; 2)- Terminal; 3)- Gestione dei contratti.

Invoca (come altri relatori), regole e contromisure a livello europeo, una assoluta trasparenza delle azioni, al fine di evitare fatti distorsivi gestiti da autorità portuali, che potrebbero a disuguaglianze di trattamento dei vari operatori. Importante sarebbe anche evitare che le Autorità portuali facciano promozione autonoma ma siano conglobate in un contesto più generale e coordinato.

Il quarto intervento, a cura di Luigi MERLO (Federlogistica), pone l'accento che attualmente sembrerebbe che i padroni del vapore possono nascere se non ci fossero i politici che li ostacolano.

Alitalia (compagnia di bandiera), è costata 9,000,000 di Euro in contributi vari elargiti dallo stato, ma è ancora in una fase precaria, lo stabilimento ILVA a Genova vale ben 1,000,000 m² di aree che potrebbero essere assegnate alla logistica, purché ben assegnate da

parte di una Autorità e di un piano regolatore a livello Nazionale. Il tutto facendo attenzione che il rinnovo delle concessioni non porti ad una riduzione delle assunzioni oppure un cambio della proprietà.

Un altro aspetto futuro della distribuzione da considerare sarà la micro distribuzione, dove attualmente le Poste Italiane prevedono di assumere oltre 10,000 operatori, per fare fronte a questa nuova sfida, in quanto attualmente le città non sono attrezzate per la micro distribuzione, ma la sfida dal passaggio dalla distribuzione globale a quella locale sarà vincente solo se fatta in qualità.

Il quarto intervento, a cura di Ignazio MESSINA (Assarmatori), pone l'accento sul fatto che gli armatori ritengano produttivo “scendere a terra”, ovvero sono favorevoli ad una azione culturale volta a promuovere la fase 4.0 nello shipping, e le volte che gli armatori si sono impegnati anche nella fase terrestre, nel 99% dei casi, il traffico marittimo è aumentato, e se l'Autorità marittima diventa “Ente” il lavoro diventa più facile e scorrevole.

A livello economico, la redditività della attività di shipping in mare è molto scarsa, mentre la parte terrestre porta benefici maggiori, in quanto tutti vogliono pagare poco e guadagnare tanto. Da parte degli agenti marittimi, non si sono registrati accorpamenti verticali, mentre gli investitori ci sarebbero ma sono riluttanti ad investire in strutture, in quanto temono di diventare i padroni per cui ne diverrebbero responsabili in solido se qualcosa andasse male o non funzionasse. Quindi ci sarebbe lo spazio di manovra, che andrebbe gestito ma non regolato.

Il quinto intervento a cura di Gabriel ROSSI (Hapag Lloyd), punta il dito sul fatto che per le compagnie di trasporto, il core business non è più il trasporto via mare, ma è più remunerativo “scendere a terra” e gestire la logistica che a seconda del carico di lavoro può essere o servizio assistenza multipla oppure aziendale e verticale; dando così spazio a tutti purché ci siano le competenze qualificate a gestire il tutto. Il mondo continua a cambiare, e le risposte devono potersi trovare all'interno delle aziende stesse dedicate compreso i segnali dal mondo esterno che devono anche essere applicati.

Completata la esposizione da parte degli attori principali della catena logistica, è stata la volta della logistica e finanza i cui attori propugna la capacità di sapere coglier le opportunità.

Si e quindi passati ad una intervista a due con Umberto MASUCCI (F2i Holding Portuale) e Fabrizio VETTOSI (Venice Shipping and Logistic) Si comincia con porre l'accento sul fatto che le infrastrutture sono un must per una penisola come l'Italia, purtroppo non c'è un reale collegamento fra: autotrasporto, ferrovie ed aeroporti, in quanto le direttive non vengono da un padrone, ma da un mercato che detta le differenti esigenze, considerando inoltre che a mare non c'è più nessun margine di guadagno, onde per cui gli investimenti si sono spostati da mare a terra, a terra si cerca di investire in servizi il più possibile a basso costo, questo anche grazie agli Art. 16 (Operazioni portuali) e Art. 17 (Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo) della Legge del 28 gennaio 1994, n. 84.

Viene anche posto l'attenzione sul fatto che causa mancanza di chiarezza, in 7 differenti porti, si genera una mancanza di attesa del ritorno economico, che ha la conseguenza di scoraggiare gli investitori nelle partecipazioni.

Viene altresì spiegato, che la logistica è diventata un'area di business, in quanto la parte terra, è diventata un luogo di coordinazione mentre qui da noi si cerca ancora di lavorare in un'area di nicchia.

Attualmente si cerca di aggregare fra di loro diversi operatori, per creare una squadra multidisciplinare, e superare le barriere orografiche in quanto si è notato che il versante Adriatico, è molto più produttivo del versante Tirrenico, una parziale spiegazione, la si trova nella diversa orografia delle due aree divise dall'appennino, in quanto la parte produttiva della pianura padana ha come sbocco naturale dei suoi prodotti il porto di Marghera e gli altri porti limitrofi dell'Adriatico.

L'esperienza ha mostrato che quello che non riesce a fare le organizzazioni pubbliche, può essere invece portato a compimento da organizzazioni private, fatto dal privato. Un passo successivo può essere quello di fondare delle Authority S.p.A. con investimenti sia pubblici che privati, che potrebbero essere governate da un presidente di una Holding Portuale S.p.A. privata.

Che sia una chiave vincente, viene dall'esempio degli aeroporti che hanno cominciato ad avere un bilancio in attivo dopo che erano stati privatizzati.

Secondo F2i spostare le attività da terra a mare non è una soluzione positiva, in quanto si va incontro a: costi alti, rischi elevati, e rientri modesti.

Attualmente lo shipping italiano (salvo eccezioni), si basa su di una logistica operante nell'area Mediterranea, con un naviglio di circa 12 anni di anzianità, costruita più di una decade fa durante la fase di picco positivo dei noli, ma che è destinata ad invecchiare tutta assieme in una volta.

Dopo i cacciatori di opportunità, è stata la volta di ascoltare il punto di vista degli operatori cominciando con Mino GIACHINO (Saimare) che della necessita di creare le infrastrutture per fare crescere lo shipping a livello europeo, è uno dei maggiori fautori. Il quale pone l'accento che bisogna guardare in toto l'azienda Italia, che non bastano le eccellenze illustrate precedentemente per salvare una situazione che vede la nazione osservata negli 83 trimestri precedenti, essere riuscita a fare crescere il PIL per un valore pari a metà del valore medio Europeo.

Secondo il relatore, l'economia globale, favorita dalle infrastrutture, consente generalmente una produzione di qualità elevata, purché accompagnata da buone infrastrutture di collegamento. Ad esempio, la enogastronomia industriale (un'industria trainante per la nazione), per potere vendere bene all'estero ha bisogno di infrastrutture efficienti ed affidabili.

Il non avere saputo sfruttare adeguatamente l'orografia italiana, ha penalizzato le infrastrutture di base anche perché, la logistica, non fa notizia, se non per sterili polemiche tipo TAV – NO TAV oppure GRONDA o MINI-GRONDA, quando le stesse persone che formano il governo, hanno atteggiamenti ambigui e/o contraddittori.

L'altro esponente del gruppo degli operatori Roberto VIDONI (Automarocchi) ha esposto le peculiarità della “ Bloch Chain nel trasporto stradale” e spiega che in ogni azienda c'è sempre una enorme massa di dati (i big data), che richiedono algoritmi e

tecnologie per poterli condividere con gli altri operatori che si interfacciano con l'azienda. A questi livelli la informazione digitale può essere considerata un "asset" per la capacità di rendere efficienti i processi: Industriali, Commerciali e Logistici. L'importante è lavorare di concerto come un team in modo che la prima parte logistica (1PL), possa offrire una gestione dei trasporti: efficiente, economica ed affidabile, in grado di inserirsi in questo flusso con dati certi, per mezzo di una: condivisione, integrazione e certezza dei dati. Nella block chain si trovano i principali passaggi essenziali dello shipping, quali: Monitoraggio della Supply Chain, Negoziazioni e contrattazioni, tracciatura della filiera, tracciatura e posizione della merce, previsioni dell'arrivo, chiusura dei processi che abilita il pagamento automatizzato. Purtroppo, allo stato attuale ci sono ancora troppe zavorre che ostacolano e rallentano il processo, nei porti e nella strada (I conducenti di camion devono avere almeno 12 documenti con sé), per non parlare dei gate nei porti che non sono tutti automatizzati, con la conseguenza globale che la mancata applicazione di tecnologie disponibili sommate a problematiche infrastrutturali, contribuiscono a creare considerevoli costi impropri.

Nella seconda parte del forum sono stati trattati tutti gli argomenti relativi all'impiego delle informazioni digitali che possono essere considerate sia una minaccia oppure una interessante opportunità Giuseppe D'Agostino della PwC, ha evidenziato i problemi ed i rischi collegati alla Cyber-security nel settore marittimo illustrando i guai e l'ammontare dei danni in cui possono occorrere le compagnie marittime se sotto attacco da parte di pirati informatici.

Problema simile è stato trattato da Giovanni CALVINI che ha illustrato i problemi della automazione spinta, in merito alle connessioni e sicurezza nella logistica dei beni di largo consumo, che ha posto l'accento di come bisogna garantire consegne in tempi brevi, attraverso un planning accurato capace di gestire la domanda, al fine di avere valori di stock corretti degli articoli in funzione della domanda. Al fine di abbassare i costi di esercizio, è necessario avere un magazzino altamente automatizzato che consente di ridurre gli spazi occupati ed i volumi di stoccaggio. Mentre il problema dell'aggiornamento della security può essere risolto con contratti di

leasing che consentono di avere ciclicamente: apparati nuovi, ricambi sicuri ed aggiornati contro gli ultimi attacchi di cybersecurity. e con software ugualmente aggiornati.

È stata poi la volta di Stefano SOCCI (Rina) che ha esposto in chiave informatica il concetto meccanico di resilienza dove si possono gestire rischi ed incertezze dove essenzialmente è la capacità di un sistema di fronteggiare un evento distruttivo, riducendo l'iniziale impatto negativo (capacità di assorbire parzialmente il danno) adattando se stesso alla causa (capacità di adattamento), e capacità di recuperare e riparare il danno (Capacità di restaurazione). La resilienza consente all'organizzazione di meglio valutare le prestazioni ed il comportamento reattivo del sistema prima durante e dopo l'accadimento di disturbo. Generalmente questo concetto di resilienza si può applicare a: persone umane, ecosistemi, gruppi finanziari, processi digitali. Il dominio della resilienza si può anche dividere in tre distinti campi di azione: di cosa; per cosa; per chi. Molto interessante è stata l'esposizione della matrice della resilienza, una matrice in 4 quadranti dove a seconda dell'evento viene premiata la capacità di resistenza o la capacità di recupero.

Il forum si è concluso con l'intervento di Marika GILLARDO (Circle Group), che propugnava l'integrazione all'interno della supply chain, illustrandone i vantaggi per le aziende e gli operatori. L'esposizione è cominciata con una analisi ed affermazione che l'80% del commercio mondiale, viaggia via nave e ben il 20% di tale commercio passa per il Mediterraneo, dove la parte del leone la fanno: le navi porta-containers 33%; merci alla rinfusa 22%; petroliere e chimichiere 20%;dove l'Italia ha il primo posto per gli scambi commerciali. Viene inoltre considerato la evoluzione dl mercato nel passaggio dalla digitalizzazione alla supply chain. La visualizzazione globale della Supply Chain è un approccio che evolve in una serie di servizi per una logistica di tipo door to door creata per soddisfare le necessità dei trasportatori marittimi e dei successivi spedizionieri, grazie all'uso di uno schermo iterativo.

Ing. Cap. Flavio SCOPINICH

UN PORTO, UN ESEMPIO, UNA ODISSEA FORSE FINITA
(iniziata da Bernardo Strozzi nel 1600 a Genova inventore del
sistema idraulico del dragaggio del porto allora distrutto)

DRAGAGGI : abbattuto un muro di burocrazia ?
di Tobia Costagliola

Servizio dal porto di Ravenna 22.11.2019

Ecco finalmente una notizia attesa da troppi anni, oggi diramata dal
TG regionale dell' Emilia Romagna e dai siti delle varie testate
giornalistiche locali:

«Fondali, bando da 235 mln: 8 anni per scavare un volume pari a 50
Pala De Andrè Offerte entro febbraio: maxi progetto per arrivare a 12,5
metri di profondità. Un quarto dei 4,7 milioni di mc di fanghi da dragare
andrà in mare aperto, il resto per rialzare 150 ettari da destinare alla
logistica ».

«È ufficialmente aperto il bando di gara per assegnare i lavori di
dragaggio al porto di Ravenna: il 14 febbraio 2020 scade il termine
per presentare le offerte per il maxi appalto con base d'asta da 235
milioni di euro che dovrà portare i fondali a una profondità di 12,5
metri rimuovendo in totale 4,7 milioni di metri cubi di materiale. Per
immaginarsi la mole di fanghi si può dire che è il volume equivalente a
circa 50 volte quello occupato dal Pala De Andrè. L'Autorità portuale
concede 3.100 giorni (8 anni e mezzo): chi si impegnerà a farlo in
tempi minori avrà un punteggio migliore per la graduatoria. Il tempo
concesso si ridurrà a 2.500 giorni (poco meno di 7 anni) in caso che
Ap, in corso d'opera, riesca a mettere a disposizione del contraente
generale una ulteriore cassa di colmata oltre alla Nadep da 900mila
mc.

Il dragaggio dovrà rimuovere 1,3 milioni di metri cubi in avamposto e
3,4 lungo l'asta del Candiano per arrivare a queste profondità: 10 al
terminal crociere, 12,5 nel canale e 13,5 dall'imboccatura a uscire. Il

materiale rimosso dall'avamposto verrà ripartito tra ripascimento della scogliera del poligono di tiro a Foce Reno e il fondale di un'area marina a 13 miglia nautiche dalla costa. Il resto sarà usato per rialzare 150 ettari (le note aree denominate L1, L2 e S3 che si trovano a ridosso di Porto Fuori e alle Bassette) da destinare alla logistica. Una parte anche alla penisola Trattaroli per il futuro terminal container. Sulla sponda destra dovrà essere realizzato un chilometro di nuove banchine alla penisola Trattaroli, sulla sponda sinistra saranno rifatte quelle esistenti per un tratto di circa 2,5 km. La programmazione è stata fatta in modo da non interrompere mai l'attività di nessun terminalista.

Snodo cruciale del progetto è la cassa di colmata Nadep, adiacente a via Trieste. Ha una capacità di 900mila mc e oggi è piena per 834mila: materiale derivante da precedenti dragaggi e oggi da gestire come se fossero rifiuti. Una volta svuotata verrà poi più volte riempita e svuotata: il materiale dragato necessita di un periodo di deposito per asciugarsi e poi essere avviato alla collocazione finale.

La valutazione delle domande avrà un punteggio massimo di cento punti così suddivisi: 70 per l'offerta tecnica, 20 per l'offerta dei tempi, 10 per l'offerta economica. Si è già accennato ai tempi previsti. A oggi l'ipotesi di Ap è di vedere al lavoro le prime draghe a fine del prossimo anno: una volta scaduti i termini per l'offerta si punta ad aggiudicare i lavori in quattro mesi, altri due per la contrattualizzazione e il passaggio da progetto definitivo a progetto esecutivo (a carico del contraente).

Il processo di stesura del bando è stato particolarmente complesso per una ragione specifica: si è scelta la strada di individuare un general contractor (che a sua volta affiderà poi le singole operazioni) ma questa modalità con il nuovo codice degli appalti non è ancora stata adottata per opere così vaste. Non esisteva un benchmark, ha fatto presente il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi. Il modello di riferimento potrebbe quindi diventare Ravenna.

Il presidente della Regione Stefano Bonaccini, candidato per il secondo mandato alle elezioni del 26 gennaio, ha partecipato alla presentazione stamani, 22 novembre. Bonaccini stima che questo intervento possa avere una ricaduta capace di generare «migliaia di posti di lavoro in più». Orgoglioso il presidente in carica di aver

portato a compimento un progetto che nel 2014, quando si insediò, sembrava bloccato». (cfr. Ravenna e dintorni. A Alberizia)

I progetti cruciali per il porto di Ravenna

Sono almeno cinque anni che con i miei “sproloqui” rendo note le vicende del “porto canale“ di Ravenna, l’unico e solo porto di una grande regione quale è l’Emilia Romagna, una delle colonne portanti dell’economia del nostro Paese. Devo purtroppo ammettere che i miei scritti non hanno *mai brillato per ottimismo, caratteristica essenziale di coloro che narrano il “futuro”* attraverso una enfatica descrizione di progetti, iniziative, disponibilità finanziarie, ecc. che a Ravenna non sono mai mancate. Ciò nonostante, il mio prevalente pessimismo è sempre stato influenzato da fatti concreti: graduale degrado dell’accessibilità alle banchine, sigillato da frequenti ostacoli creati da “accumuli sabbiosi”, anche nell’avamposto; eccessiva e assurda tutela dell’ambiente che, anziché produrre valide e alternative soluzioni è riuscita, finora, a bloccare ogni iniziativa con effetti disastrosi anche tramite la strumentalizzazione da parte di coloro che, in ogni “sistema” “sono contro” e che non mancano mai.... Tutto ciò mentre continuava la telenovela del “progettone”, iniziata da più lustri, partorito “con tante minacce d’aborto” dopo una gestazione la cui durata è andata oltre ogni possibile e ragionevole immaginazione. E, al momento del “parto”, dopo le alterne vicende (commissariamenti, sequestri, allarmi frequenti per “disastro ambientale”, ecc.) che hanno interessato l’Autorità portuale e che non sto qui ad evocare; dopo la Riforma Portuale che doveva risolvere tutti i problemi, primo tra tutti la burocrazia, e la nomina del nuovo presidente di AdSP, sotto gli occhi vigili di una “politica” che, storicamente, ha sempre avuto un ruolo troppo evidente, quel progetto, che all’atto “dell’inseminazione” era già stato battezzato come il “progettone”, ha assunto, un nome altisonante che, rispecchiando il provincialismo tutto italiano, rivela ancora una volta la nostra incapacità di utilizzare nomi e aggettivi nel nostro idioma: “Hub Portuale di Ravenna 2017”.

Un sommario elenco delle opere “parzialmente” previste dall’“Hub Portuale di Ravenna 2017”.

Il “nuovo“(si fa per dire) progetto è stato ridimensionato rispetto al “progettone” : non si scaverà più a 14,5 metri ma a 12,5 metri (13,5 metri in avamperto). Oggi il massimo pescaggio raggiunge circa 10/11 metri ma è soggetto a insabbiamenti provocati nell’avamperto dalle ricorrenti mareggiate invernali. Oltre all’escavo è previsto il rifacimento di alcune banchine, per un totale di circa sei chilometri (ma il bando parla di soli 3,5 km). Il progetto costerà 250 milioni di euro, 60 coperti dal CIPE, 70 da fondi accantonati da AdSP, 120 ottenuti grazie ad un finanziamento della B.E.I. (Banca Europea degli Investimenti), 37 provenienti da contributi di INEA . Questo progetto da 250 milioni di euro funzionerà da deterrente per congrui investimenti sia italiani che stranieri che, ormai, attendono da troppi anni la sua realizzazione.

Cito solo alcuni esempi quali il progetto Sapir-TCR (terminal Container Ravenna)-Contship per il nuovo terminal container per cui è previsto un investimento di circa 80/90 milioni; un impianto di stoccaggio e distribuzione di GNL del valore di circa 100 milioni. Aggiungiamo ancora il progetto dell’ENI per il potenziamento dello stabilimento della “Versalis” che è leader nel settore della chimica di base, della petrolchimica e delle materie plastiche. L’AdSP ha poi programmato un impianto per il trattamento dei sedimenti da escavo, indispensabile per agevolare il mantenimento dei pescaggi senza che il dragaggio diventi, come per il passato, un intervento straordinario, soggetto a disastrosi iter burocratici. Il costo previsto è di 160 milioni.

Il Gruppo Marcegaglia

Dopo questa profusione di milioni non si può ignorare un finanziamento di 250 milioni già stanziato dal gruppo Marcegaglia, “colosso dell’acciaio”, per potenziare il suo stabilimento sul “Candiano” nell’ambito di una campagna di investimenti per 600 milioni. L’attuale pescaggio al terminal in concessione alla Marcegaglia che si estende su una banchina di 630 metri, è i circa 10 metri. Il ritardo nei lavori di approfondimento dei fondali del porto, di cui si parla con insistenza da oltre un decennio e che, nella migliore delle ipotesi, non saranno ultimati prima del 2028 (sempre che i lavori partano entro l’anno prossimo), stanno causando un danno di circa 5

milioni di euro all'anno per le maggiori spese di logistica derivanti all'azienda per quelle spedizioni che per quantità e rotta, sia in arrivo che in uscita, potrebbero viaggiare con navi di maggiori dimensioni e invece devono utilizzare un maggior numero di navi di dimensioni inferiori.

Giusto per completare l'approssimativa descrizione delle opere previste dall'Hub Portuale di Ravenna” mi corre l'obbligo di menzionare una componente vitale del progetto: la componente intermodale, insieme di opere progettate e in lista d'attesa da troppi anni. Il progetto prevede una capillare rete di raccordi ferroviari con tutte le banchine e le aree portuali. La rete è integrata con due stazioni ferroviarie destinate al traffico delle merci, ciascuna ubicata sulla sponda destra e sinistra del “Candiano”. Dette opere consentiranno il decongestionamento della Stazione Centrale spostando all'interno del porto il 60% dell'attuale traffico merci. Si tratta di circa 4500 convogli all'anno. Il presidente di AdSP Daniele Rossi, riprendendo inconsciamente un “adagio” del suo predecessore Di Marco, prima tanto osannato e poi “vituperato”, ha dichiarato a Riccardo Masnata, in una intervista pubblicata da Ship2Shore, il 27.12.2018, che “ La filosofia alla base del progetto Hub è integrare l'intero processo di gestione del traffico merci, dalle navi al ferro e alla gomma”.

Ma nel “libro dei sogni” del porto di Ravenna c'è anche il terminal Crociere che , dopo essere partito “alla grande” con 80 grandi navi nel 2011, ha visto gradualmente diminuire gli approdi per l'insabbiamento dei fondali. Si attende quindi di eseguire un nuovo dragaggio, fino ad una profondità di 11,5 metri (ma l'odierno bando, prevede solo 10 metri), di costruire un terzo molo per ospitare fino a tre navi contemporaneamente e, dulcis in fundo, la costruzione di un'attrezzata Stazione Marittima al fine di indurre le compagnie armatoriali a considerare Ravenna come “home port”, porto di arrivo/partenza delle crociere. L'idea è buona ed ambiziosa...Ma non c'è “troppa carne a cuocere?..Mai dire mai !...

E' d'obbligo una parentesi per segnalare il Gruppo Marcegaglia, tra le tante aziende italiane e straniere che hanno già investito o che sono pronte ad ulteriori investimenti su Ravenna, in concomitanza dello sblocco dell "Hub Portuale":

Ma c'è chi scommette su Ravenna .

Lo stabilimento del Gruppo Marcegaglia a Ravenna, per la sua ubicazione ed i suoi collegamenti, per la sua avanzata tecnologia e per la sua produzione, può essere considerato il più importante in Italia. Lavora tre milioni di tonnellate di bobine e registra due miliardi di euro di valore della produzione. Dal 1998 ad oggi Marcegaglia ha investito su Ravenna un miliardo e un primo investimento biennale di 150 milioni è in corso per il laminatoio, il quarto e «più tecnologico al mondo», che permetterà un incremento della capacità di laminazione del 30%, 550 mila tonnellate. Nel 2018 ha realizzato ricavi per 5,3 miliardi di euro derivanti dalla trasformazione dell'acciaio, con 5,8 milioni di tonnellate lavorate ogni anno, 6.500 dipendenti e 25 stabilimenti in tutto il mondo. Gli investimenti in corso avranno una ricaduta occupazionale per Ravenna di nuovi cento posti di lavoro, in particolare di personale qualificato. Attualmente sono 870 i dipendenti diretti del Gruppo a Ravenna, a cui se ne devono aggiungere altri mille che lavorano nell'indotto.

«E' Aldo Fiorini, direttore dello stabilimento di Ravenna, ad annunciare i progetti già in fase di realizzazione grazie agli investimenti: *"Creeremo un nuovo impianto di laminazione (il quarto) reversibile e all'avanguardia - spiega il direttore - Saranno realizzati nuovi capannoni, per 16 mila metri quadrati di superficie coperta, destinati al magazzinaggio dei prodotti finiti e all'imballaggio per spedizioni navali; entrerà in funzione il progetto 'Master model' per interconnettere tutte le linee di produzione e ottenere quindi la miglior qualità alla massima velocità, con tanto di "forno intelligente" che si autoregolerà; così come il progetto 'supply chain' per sviluppare e implementare un software che gestirà l'ordine del cliente fin dall'acquisto della materia prima: tutti gli stabilimenti saranno interconnessi tra loro creando una rete di informazioni che permetterà di impostare il ciclo produttivo più efficiente utilizzando la materia prima ideale nel tempo richiesto dal cliente; per quanto riguarda la logistica integrata, verrà realizzata l'automazione dei carroponti e l'imballo automatico; prenderà il via il progetto 'icoy', un sistema di sicurezza per i lavoratori che serve a identificare la presenza di un operatore in un'area di pericolo tramite l'utilizzo di tecnologie altamente sofisticate come la "artificial intelligence" e il "deep learning", che*

consentono di creare soluzioni per il tema della sicurezza sul lavoro; infine, verrà creato un nuovo impianto di cogenerazione (impianto che produce energia elettrica e termica) per l'autoproduzione e l'autoconsumo di energia in sostituzione di tre generatori di vapore esistenti di vecchia generazione e contestuale riduzione di prelievo dalla rete elettrica nazionale e delle emissioni ambientali (verrà abbattuta di un terzo la CO2 immessa nell'aria)" ». (cfr ravenna today del 21.06.019).

A. Alberizia (Ravenna e dintorni), il 2 luglio scorso, riportando una intervista al presidente Antonio Marcegaglia, scrive tra l'altro : « [...]Non è allora un caso che lo stesso presidente poi, senza toni polemici, si dica convinto che la realizzazione dei nuovi investimenti arriverà prima del completamento del progetto "hub portuale": «Il nostro piano è indipendente dall'escavo. Anche se i dragaggi non si dovessero mai fare noi non torniamo indietro. Però voglio essere chiaro: ovviamente auspichiamo che l'opera si faccia e si faccia prima possibile, non c'è dubbio che sarebbe un passo avanti per tutti». Insomma come dire che se le infrastrutture frenano la competitività, allora bisognerà puntare su altri aspetti per stare sul mercato. Se le opere pubbliche tardano, il privato può solo investire su macchinari, tecnologie, digitalizzazione, sicurezza [...]».

Il privato fa la sua parte . E lo Stato?

Mi viene da dire , ai politici ed alle istituzioni, nonché a quelle frange di "Stato imprenditore": "Guardate ed imparate !". Mi riferisco, ovviamente, all'ex ILVA un altro "colosso" defraudato, ferito e moribondo, per cui alcuni auspicano l'eutanasia come soluzione finale...Ho citato solo un esempio ma la situazione di Marcegaglia è comune a quella di tanti altri operatori e tante altre attività portuali non solo a Ravenna. I privati pronti ad investire sono ancora tanti e "fremono" perché sono bloccati da uno Stato che, paralizzato dalla continua campagna elettorale non riesce ad essere lungimirante, tempestivo ed efficiente...La gente è stanca...ma, non dispera... Significative e sorprendenti le dichiarazioni del sindaco di Ravenna De Pascale che, forse, avevo, finora, sottovalutato: « [...]Stiamo lavorando perché i nostri strumenti urbanistici e le procedure

autorizzative siano sempre più veloci e in grado di tenere il passo con gli investimenti delle imprese del nostro territorio. Chi vuole investire a Ravenna deve sapere di poterlo fare. I due grandi elementi che il nostro territorio deve garantire agli investitori sono la cultura industriale e le procedure di iter “autorizzatorio” da snellire, perché servono norme semplici e chiare. Importanti saranno anche gli investimenti programmati di Rfi e Anas: ci aspettiamo la partenza dei cantieri al più presto, perché è un elemento imprescindibile per gli investimenti”[...]. Il sindaco conclude lanciando una frecciatina: *“Il privato la sua parte la fa, serve che la faccia anche il pubblico se si vuole crescere”*» .

Ritornando con “i piedi per terra “ risulta evidente che tutto quanto sopra descritto ruota intorno ad un elemento fondamentale che è stato ed è ancora il “punto dolens” del “libro dei sogni”: l’escavo dei fondali, punto di partenza di tutte le opere previste.

Ma, oggi, finalmente, si può dire che è stata piantata una pietra miliare sulla via verso il futuro del porto di Ravenna : il bando di gara per l’escavo da tutti “agognato” è stato finalmente ufficializzato.

Situazione politica permettendo, si comincia ad intravedere l’uscita di questo lunghissimo tunnel.

Ma...non vorrei guastare la festa con il mio eccessivo pessimismo da “bastian-contrario”. Faccio una semplice considerazione: mentre il resto del mondo (intendo tutti i porti concorrenti) continua ad “andare avanti”, forse , nel 2028, se va tutto bene, il porto canale di Ravenna raggiungerà un pescaggio di 12,5 metri a fronte dei 14,5 metri che si ritenevano già indispensabili 15 e più anni fa...Ho detto tutto...

Qualche ulteriore riflessione

Dopo la chiusura della “telenovela” della progettazione, delle autorizzazioni istituzionali e verifiche ambientali, inizia una nuova fase la cui durata è tutta da vedere perdurando gli storici difetti del “sistema Italia”. Tuttavia, vorrei invitare la “politica”, le istituzioni e i “privati” interessati all’intero sistema portuale italiano, di fare qualche riflessione su quanto è accaduto a Ravenna e negli altri porti, sia prima che dopo l’entrata in vigore della “Riforma”. Una riflessione per verificare passo dopo passo, tutto quanto è stato fatto o omesso, tutte le disfunzioni, i ritardi e le loro cause, le varie altre criticità, le

ingerenze della politica, sempre presenti, ma anche la sudditanza delle istituzioni rispetto ad alcuni “potenti” terminalisti ([cfr. Vettosi 33 DLNews](#)). Riflessione che dovrebbe essere un esercizio per la revisione della filosofia che ha ispirato la stessa riforma portuale anche alla luce della consolidata esperienza di alcuni porti del Nord Europa quali, ad esempio, Anversa (cfr. Vettosi, 33DLNews) con cui potremmo confrontarci e verificare, ancora una volta, se le AdSP debbano essere “aziende” pubbliche o private o...una via di mezzo.

Tobia Costagliola

Ravenna, 22 novembre 2019

NAVIGAZIONI DI BOLINA

di Silvestro Sannino

FENOMENOLOGIA DELL'ACQUA ALTA A VENEZIA

Un'analisi scientifica

In questi ultimi giorni il fenomeno dell'acqua alta a Venezia ha assunto dimensioni notevoli, circa 183 cm. sopra il livello medio del mare. Come al solito fiumi di parole in stile tutto italiano. Ma quale è la causa di queste acque alte notevolmente superiori alla media? Non credo che in Italia vi siano esperti in grado di individuarle nel complesso e spiegare il fenomeno; lo dimostra in qualche modo la nota scientifica di Franco Stravisi dell'Università di Trieste. In casi come questo sarebbe necessario un consulto di esperti di diverse discipline, ma questo tipo di pratica è sconosciuto nella mentalità culturale italiana, dove prevale un forte individualismo di chiaro e anacronistico stampo rinascimentale. Proverò allora io a fornire una breve ma ragionevole spiegazione di tale fenomeno.

L'eccezionale dimensione della recente acqua alta a Venezia è dovuta a tre cause concomitanti: 1) La marea astronomica dovuta alla Luna ed al Sole; 2) L'area di bassa pressione atmosferica che dall'inizio di novembre si è installata nel bacino occidentale del Mediterraneo;

3) L'effetto del vento di sud est (scirocco) generato dal regime ciclonico di questi giorni.

Per quanto riguarda la prima causa bisogna subito osservare che in questi giorni, 14 di novembre, si è avuta la Luna piena; quindi la marea da essa prodotta si è sommata in fase con quella del Sole dando luogo alle più grandi maree lunisolari, a quelle che anche gli studenti dei nautici, almeno di una volta, conoscevano come “maree alle sizigie o maree sizigiali (spring tides)”, cioè le massime maree della lunazione, cioè del mese lunare. Esse nel Mediterraneo sono dell'ordine dei 20 – 50 cm. in relazione ai luoghi. Nell'alto Adriatico, a causa dell'effetto orografico possono raggiungere ampiezza di circa un metro. I dati della marea lunisolare sono prevedibili, in modo preciso, con largo anticipo. Peraltro le ampiezze delle maree sizigiali dipendono anche dalla declinazione della Luna e nel caso in esame si aveva una condizione quasi di massimo effetto.

Per quanto concerne la seconda causa si fa osservare che la bassa pressione di novembre è tipica del mese, se vista nell'arco dei trenta anni. Un'area di bassa pressione diffusa, con minimo vagante nel Tirreno, ha raggiunto valori di pressione anche inferiori ai 990 mb, nei giorni dell'acqua alta; poiché per ogni mb. che cala la pressione atmosferica, rispetto al valor medio di circa 1013 mb. (o etto pascal), il livello del mare sale di 1 (uno) cm. Tale effetto è ben noto pure ai pescatori, e nei giorni dell' acqua alta si è avuto un livello del mare più alto della media dei valori fino ai 30 cm.

Per la terza causa si fa osservare che il vasto regime ciclonico, con centro sul Tirreno, in cui i venti ruotano in senso antiorario attorno ad esso, produce nell'Adriatico un vento di sud est, chiamato Scirocco, diretto lungo l'asse di tale mare da sud verso il nord, praticamente nella stessa direzione per tutto il bacino medio alto.

Upwelling e downwelling

Tale vento, per attrito, genera una corrente superficiale detta di “deriva (drift current)” che nell'Alto Adriatico, ed in particolare nella laguna di Venezia, si “scarica” sulla costa dando luogo al fenomeno inverso dell'upwelling, cioè il downwelling . Il surplus di acqua di mare che arriva da sud dovrebbe affondare, per aversi un riequilibrio

idrico; ma ivi i fondali sono bassi e si ha quindi un accumulo di acqua in superficie che fa alzare il livello del mare. Di quanto? Non mi pare che ci siano dati registrati con una certa sistematicità. Tuttavia se i primi due effetti hanno prodotto circa 1 metro e trenta di incremento del livello medio del mare si può desumere, nel caso de quo, che l'innalzamento del livello del mare dovuto alla corrente di deriva da sudest a nordovest sia di circa 50 cm. In generale esso dipende dalla forza del vento, dal tempo in cui il vento spira da scirocco e dalla sua direzione media. Quando la direzione delle isobare è quasi rettilinea e ruotata di circa 10° gradi in senso orario rispetto all'asse Adriatico ed inoltre tale situazione insiste nella zona per oltre due giorni, si ha il massimo effetto del detto "downwelling". Direzione, intensità e durata del vento sono prevedibili solo con un certo margine di incertezza. La concomitanza di tutti e tre i fenomeni con i massimi effetti (marea lunisolare, bassa pressione profonda e downwelling notevole) ha una probabilità non molto elevata di verificarsi, probabilità calcolabile, con un po' di pazienza, senza grosse difficoltà; ma situazioni poco diverse da quelle estreme sono assai più probabili e quindi più frequenti. Infatti acqua alta a Venezia con livelli intorno a 150 cm. si è avuta negli anni passati producendo comunque disagi e danni notevoli.

Quali rimedi ?

Quali rimedi? Per la terapia basta vedere cosa hanno fatto in Olanda, dopo la grande sommersione del 1953; e per il metodo da seguire vi è anche l'esempio dello UK sui provvedimenti presi in seguito al "big killer", lo smog del 1952: fare studiare, analizzare la fenomenologia da prestigiosi esperti con competenze diverse nelle varie branche della scienza e dare attuazione alle soluzioni individuate. Se non si crea una diga di protezione Venezia è destinata a subire ulteriori danni al suo patrimonio architettonico, artistico che vanta una storia millenaria e unica. A parte le solite polemiche insulse e squallide dei parolai che fanno solo parlare parole, pochi hanno ricordato che Indro Montanelli dedicò alla questione Venezia grandi energie intellettuali, giornalistiche e morali.

Silvestro Sannino, 14 novembre 2019

Alcune notazioni prendendo lo spunto dalla realtà

Faccio notare che il fenomeno dell'upwelling (e del suo inverso downwelling) viene trattato nel mio libro "Meteorologia Nautica" edito la prima volta nel 1983, alla pagina 148. Se tale fenomeno fosse un po' meglio conosciuto dai geografi, allora, senza troppa fatica, gli studenti si potrebbero rendere conto meglio ed in modo efficace del clima degli oceani; e quindi anche delle condizioni di pesca e dei trasporti marittimi a livello mondiale, ed in definitiva dell'economia di un settore nevralgico. Inoltre i naviganti avrebbero cognizioni delle migliori rotte da seguire in certe zone a grande concentrazione di pescherecci, senza maturare esperienze lunghe diversi anni.

Si fa ancora notare che l'area depressionaria sul Tirreno nel recente mese di novembre è dovuta ad una profonda "saccatura" dell'onda del "jet stream", con asse Gran Bretagna – Sardegna e con il ramo orientale interessante tutta l'Italia. Ed è proprio sul lato orientale del jet stream che sono favoriti fenomeni di risucchio, per ragioni delle leggi dinamiche, e quindi instabilità con frequenti ed abbondanti piogge. Il mare è ancora caldo e l'evaporazione va ad alimentare tali fenomeni. Si deve ancora far notare che nel 1966 si ebbe una situazione analoga nella posizione del jet stream ma la saccatura era più stretta da cui fenomeni più brevi, ma più intensi, sulla Toscana. Anche la tempesta che investì la nave oneraria su cui era San Paolo nel suo viaggio a Roma, nel 62 d. C., con una durata di 14 giorni e che provocò una deriva della nave di circa 400 miglia nautiche dalle acque di Creta al naufragio a Malta, era della stessa natura del tempo appena descritto e si verificò nello stesso periodo: da fine ottobre alle idi (11) di novembre. Non a caso la navigazione veniva chiusa ("mare clausum") proprio alle idi di novembre, al tramonto astronomico delle "Idi piovose". L'imperatore Claudio, per assicurare il grano egiziano anche in inverno, istituì una deroga al mare clausum prendendo a carico dello Stato i danni di eventuali perdite per naufragi.

SULLA METAFORA DEL GIOCO DI SQUADRA.

In situazioni critiche come quella della recente acqua alta a Venezia si sente sempre più spesso l'invito delle autorità "a fare squadra". La

locuzione è presa dal gergo calcistico in cui l'uso è molto frequente. Ma cosa significa "fare squadra"? Intanto chi gioca a calcio sta ed opera in una squadra e quindi il "far squadra" è nella natura stessa dell'attività, è in "re ipsa": essa è quindi una forma di ripetizione superflua, una "tautologia". Se la dizione, la metafora si trasferisce ad altri contesti le cose cambiano un po'. Ad esempio se si vogliono invitare i soggetti di una comunità ad agire in sinergia per fronteggiare una emergenza di fatto essi sono chiamati a svolgere compiti diversi con funzioni diverse e con competenze non omogenee, condizione assai diversa da quella calcistica e di altre attività simili; la metafora non assume quindi il significato voluto né assicura una efficacia sul piano informativo. Per tradizione la metafora ricorreva spesso a scenari nautici (es. nave senza nocchiere in gran tempesta ...); se la metafora tende a sostituire situazioni difficili, serie come il navigare, con quelle di un gioco, come il calcio, perde la sua vis ideale e scivola nel banale, a parte una buona dose di incoerenza sul piano logico. Purtroppo questa metamorfosi lessicale e stilistica tende a diffondersi sempre più. Anche il Presidente Sergio Mattarella, sempre misurato e rigoroso nel lessico e nello stile letterario, talvolta ha invitato a "fare squadra"; verrebbe quasi da dire "tu quoque, Mattarella ...". Ma fare squadra in una situazione difficile, come quella dell'acqua alta a Venezia, per operare in sinergia e quindi con efficacia, richiede una cultura, una mentalità capace di fare operare competenze diverse in contesti speciali. Ma una cultura, una mentalità di tale genere si forma, si acquisisce solo con lunghi tirocini e non con semplici inviti né tantomeno con prediccozze intrise di banali analogie. Una pratica non molto esercitata in Italia, almeno pare.

Silvestro Sannino

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

BREVI CONSIDERAZIONI IN LIBERTA' SUL CASO ILVA DI TARANTO E SU ALITALIA

Non so come andrà a finire, nel medio termine, la faccenda dell'Ilva di Taranto (o Italsider) né so il legame preciso tra essa e l'ex Ilva di Bagnoli (Napoli) a parte il comune nome latino Ilva dell'isola Elba. L'Ilva Bagnoli fu fondata ai primi del '900 e le sue ciminiere

scaricavano i loro gas a meno di 1 km. dai quartieri bene di Napoli, come Posillipo ed il Vomero. Nella sua massima espansione arrivò ad una forza lavoro di quasi dieci migliaia di anime. Negli anni '60 si cominciò a parlare di delocalizzare la fabbrica ed il "big killer" di Londra si era verificato già da un pezzo. Ma gli operai si opposero perché avevano il posto di lavoro sotto casa e non erano disposti a lasciare la comodità. Un certo Antonio Bassolino, divenuto in seguito sindaco di Napoli e Governatore della Campania animava con molto vigore le vibranti proteste. Alla fine l'Ilva Bagnoli si dissolse perché non aveva spazi che una nuova realtà industriale richiedeva. Residui degli antichi impianti sono ancora lì anche se una parte dell'area è stata adibita ad attività nobili come la "Città della Scienza".

L'Ilva di Taranto nasce come impresa pubblica (il cattivo privato non c'è ancora) nel 1960 e trova ubicazione in località Tamburi su un'area di 1500 ettari. L'Ilva si trova a nordovest della città di Taranto che rimane quindi "sottovento" alle ciminiere. Una scelta a dir poco criminale. Il "big killer" di Londra del 1952 aveva fornito parecchie indicazioni in merito, ignorate nel caso dell'Italsider. La vicinanza di moli per l'ormeggio di navi, sia per materiali in entrata (minerali di ferro) sia per prodotti finiti deve aver giocato un ruolo per la scelta della sede. Dopo alcune vicende e difficoltà industriali l'Ilva viene privatizzata, a partire dal 1995, dai governi Dini e Prodi. Il più grande polo siderurgico italiano passa sotto il controllo del gruppo Riva. Alcuni casi di morte per tumori fanno nascere il sospetto che la loro causa siano le acciaierie. Dopo alcune indagini si arriva al sequestro dell'azienda nel 2012 la cui gestione viene affidata ai Commissari. Intanto i Riva sono condannati sul piano penale e chiamati a risarcire danni per 8 miliardi di lire, provvedimento poi annullato in Cassazione. L'azienda viene messa "in vendita" ed il gruppo indiano Arcelor Mittal si aggiudica la gara. Alcune clausole del contratto prevedono la gestione degli esuberanti e lo "scudo penale" per i dirigenti della Mittal. La "garanzia" riguarda anomalie precedenti nell'impianto, che Arcelor Mittal si impegna a bonificare secondo una certa cronologia. E' materia di questi giorni che lo scudo viene tolto dal Governo e Arcelor Mittal annuncia il disimpegno. Accuse, minacce, intervento delle procure di Milano (la produzione dell'ex Ilva non va fermata per ragioni sociali) e di Taranto (se le acciaierie inquinano vanno fermate). E qui non vi è chi non veda che si vuole

avere la botte piena e la moglie ubriaca. Gli operai sono in agitazione: il mutuo pesa, la famiglia deve vivere. Si riprendono i contatti, la ricerca di una soluzione congrua. Si arriverà ad un nuovo accordo ma il conto del costo della faccenda a chi sarà addebitato? E' sempre Pantalone che paga, ricordando una lunga storia di situazioni analoghe? Ma con questi modi di fare (do, poi tolgo, poi rimetto, poi correggo, poi distinguo, poi minaccio, etc.) quale imprenditore, italiano o straniero, avrà mai l'ardire di tentare un investimento, un'impresa in Italia, con rischi penali e civili certi ma con profitti aleatori?

Dall'ex Ilva all'Alitalia il passo è breve, anzi lungo. L'ex compagnia aerea di "bandiera" da anni produce perdite ingenti ed è ancora alla ricerca di una soluzione. Essa ricorda un po' il caso della Società Italia di Navigazione. Allora si risolse con provvedimenti "geniali" come quello di mandare in pensione anche giovani di trenta anni di età. Ora abbiamo ancora baldi giovanotti che sopra la soglia degli 80 anni hanno cumulato la loro brava pensione su un arco di 50 anni. Miracolo della genialità tutta italiana. Per l'Alitalia si fa notare lo sfarzo degli "anni d'oro" quando una loro hostess era considerata alla stregua di una diva di hollywood ed un pilota ALI percepiva paghe molto superiori a quelle del suo collega inglese della British Airways (ma anche di un capitano di navi). Si diceva, per giustificare le richieste dell'ANPAC (Associazione Nazionale Piloti Aeronautica Civile), i piloti italiani sono bravi, sono i migliori del mondo. Hanno, essi, una tradizione gloriosa? Di certo non potevano vantare nulla, a parte l'autoreferenzialismo, rispetto agli inglesi o ai tedeschi. Questi ultimi avevano dimostrato nella battaglia di Inghilterra del 1940 di avere dimestichezza con gli aerei e con la navigazione aerea. Gli italiani, inviati colà a "dar man forte" ai loro alleati tedeschi, ben presto furono invitati a ritornare ai loro focolari perché creavano solo confusione e si smarrivano nelle vie dei cieli. Mentre l'Alitalia sfoggiava il suo "appeal" con lussuosi uffici nelle vie centrali delle principali città italiane, un ragazzo di nome Eugenio Torrese, militante nell'estrema sinistra e poi anche gambizzato, fece uno studio sui marittimi e trovò che a Torre del Greco, alla fine degli anni '970 vi erano circa 15.000 marittimi imbarcati; una forza lavoro pari a quella di una grande industria. Essi inviavano altrettante paghe alle famiglie ed i loro "posti lavoro" non erano costati una lira allo Stato e quindi

alla Società. Poi agli inizi degli anni '80 alcune società straniere come la Exxon dimisero le loro attività; la Flotta Lauro si dissolse. Migliaia di famiglie rimasero senza entrate, in una situazione impreveduta e tragica. Il mio salumiere Avenia aveva solo prodotti di eccellenza nel suo minuscolo sgabuzzino e nel fare i conti sbagliava sempre a mio favore, mi diceva “Prof. Silvestro, come posso negare la “spesa” a clienti che ho da trenta anni?” E questo accadeva quando industrie decotte, magari sotto la spinta del trio Pi-Ru-Bi (Piccoli, Rumor, Bisaglia) e dei sindacati confederali (Lama, Storti e Vanni) facevano affluire fiumi di danaro pubblico per “salvare i posti di lavoro”. E Gianni Agnelli, attraverso il suo fedele Cesare Romiti, impiantava in Pomigliano d’Arco la fabbrica di Alfa Sud, la peggiore auto che sia mai stata costruita sulla faccia della Terra. Tanto paga Pantalone. Due pesi e due misure? figli e figliastri? Il mio barbiere Paolo dice che le cose vanno sempre così.

Silvestro Sannino

fine

Segue DL NEWS seconda parte