

DL Notizie 14 agosto 2021

Numero unico

Parlare parole 2.0

I ciarlatani della comunicazione

di Guido Barbazza

“Parlare parole” è un simpatico detto coniato da Decio Lucano per sottolineare come, purtroppo, da un bel pò di tempo, scarseggino gli uomini d’azione, che producono fatti, che trasformano visioni in realtà, mentre purtroppo abbondino i ciarlatani e i parlatori che niente ideano, niente realizzano, ma parlano solo tante belle...parole. A tale proposito è utile spingere l’analisi un passetto più avanti, cioè considerare anche quanti errori, quanti svarioni, quanti abusi vengono commessi, anche solo a parole, da chi del parlare parole ha fatto la sua professione. Stendiamo in primis un velo pietoso sugli abominevoli errori commessi dai vari “commentatori specializzati” in relazione ai termini marinari, quelli che “strambano” invece di “abbattere”, che blaterano di “imbarcazioni” senza sapere di trattare di “navi”, che ragionano in “nodi all’ora”, mentre il nodo “è già” un miglio, marino, all’ora. Stendiamone un’altro sull’imperante inerzia nell’uso del termine buonisticamente improprio di “immigrato” al posto di quello, corretto, di “clandestino” per stranieri che si trovano ancora su un gommone, fuori dalle nostre acque territoriali, tentando di entrare illegalmente nel nostro paese non avendone alcun diritto,

infrangendo innumerevoli leggi e regole a cui, invece, gli Italiani si debbono ferreamente attenere. Dopodichè pensiamo un pochino alla surreale vicenda Covid. In primis, possiamo immaginare che, a partire da Artemisia Gentileschi, gli eroi e le eroine, spesso martiri, che si sono battuti per abbattere le distanze di tipo sociale tra le persone abbiano rabbrivito nel vedere sparato fuori, evidentemente in maniera improvvisata e poco ragionata, il termine “distanziamento sociale”, invece del corretto ed opportuno “distanziamento fisico”. E poi il continuo improprio ricorso ai termini “guerra” e “copri fuoco” per identificare le azioni sanitarie per contrastare la pandemia e le limitazioni alla circolazione delle persone negli orari serali e notturni, ad incutere esagerati timori e preoccupazioni nei cittadini evocando addirittura scenari bellici, invece di una sana, realistica, puntuale ed efficace comunicazione. Ecco, se un grande, grandissimo, errore è stato fatto nella gestione dell'emergenza Covid, è sicuramente quello della comunicazione. In tempi di crisi, di emergenza, la comunicazione dovrebbe provenire da un'unica fonte, autorevole, competente, senza voci discordanti, che dica le cose che sa, ma anche quelle che non sa, “pane al pane, vino al vino”. Invece, in aggiunta agli ormai popolarissimi e autoscreditati giullari politici, ci siamo dovuti sorbire uno stucchevole teatrino di personaggi fuoriusciti da ospedali e dipartimenti pubblici che ci hanno assordati, confusi e disorientati con le loro opinioni personali, discutibili, diverse e spesso in conflitto tra loro. Ora, il classico, simpatico “contadino, scarpe grosse e cervello fino”, potrebbe anche pensarla così: «ma se questi dottori e professori lavorano “nel pubblico”, ergo i loro stipendi sono pagati dalle tasse di noi cittadini, perchè devono essere lasciati liberi di ciarlare in televisione a più non posso, in modo scoordinato e controproducente, senza nessun valore aggiunto per la collettività, nel bel mezzo di un'emergenza nazionale, tra l'altro percependo sostanziosi emolumenti ? Perchè non si concentrano sul loro lavoro di infettivologi ed affini, cosa che proprio in tempo di pandemia sarebbe oltremodo necessaria ? Perchè lo Stato ha chiuso in casa tutti noi cittadini con decisione perentoria e semi-dittatoriale, limitando le nostre libertà personali, e non ha ingiunto a tali individui una scelta di etica e di correttezza del tipo: o lavori in ospedale, o vai a fare le interviste, ma, beninteso, solo dopo esserti licenziato dal tuo comodo e confortevole

posto di lavoro pagato da noi ?». Come al solito, il contadino ci vede bene. Siamo purtroppo entrati nell'era del “parlare parole 2.0”.

O Dea Atena, salvaci tu.

Ing Guido Barbazza

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LA NATURA NON E'

LA VITA di Decio Lucano

Attraverso un racconto biografico vero cercando di afferrare il senso di parole come giardino, natura, un documentario, uno straordinario libro di Salvator Gotta e la creatività di un gruppetto di giovani.

Allora non si parlava di cambiamenti climatici, ma di uomini, di significati che avvolgevano la terra provata da guerre e calamità. Foreste e oceani avevano il loro compito di equilibrare l'inquinamento, la popolazione mondiale non superava il miliardo di anime, oggi ci avviamo a dieci miliardi, che sporcano da per tutto, specialmente in Asia. La climatologia non faceva rima con meteorologia, l'uomo era più consapevole e non era ideologizzato come oggi dove il cambiamento climatico è diventato il business di stati e scienziati.

Tanti anni fa lessi (dopo Il Piccolo alpino) , il Piccolo giardiniere scritto nel 1946 da Salvator Gotta che viveva a Portofino. Il libro o il messaggio (che ogni libro che merita emana da sé) mi colpì, bambino, la fantasia tanto che non riuscii a dimenticarlo. Infatti , anni dopo, la storia di questo piccolo giardiniere (il cui significato bisogna capirlo nel

lessico e nell'etimologia) , mi venne in mente di farne un film , un documentario, sfruttando un giardino che era stato considerato un piccolo paradiso terrestre e un bambino che riassumeva le sembianze della gente. Era il 1963 , fino al 1954 io ero di casa a Santa Margherita e Portofino, andai a trovare Salvator Gotta e gli proposi la mia idea, il mio progetto : il piccolo giardiniere era per me l mondo che rappresenta l'umanità, la villa, il Conventino sulla collina tra Santa e Paraggi, un piccolo paradiso terrestre con una infinità di vegetazione, Gotta non perse tempo, conosceva la villa, era amico dei proprietari , durante la guerra si era rifugiato tra quei muri protettivi ; chiamò la nipote, Roberta Ninchi (della famiglia di attori), io preparai insieme a mia sorella Diana e a un futuro giornalista de Il Secolo XIX, Maurizio Cavagnaro, la sceneggiatura e “assunsi” il piccolo giardiniere, Joselito figlio dei proprietari di un ristorante di Santa. Dimenticavo, ero in possesso , causa una dolorosa eredità, di una potente cinepresa da 16 mm, di moviola, esposimetro, cavalletto, e di attrezzi occorrenti per lavorare quasi professionalmente (mi feci impartire da un esperto qualche lezione di riprese cinematografiche. Il 16 mm era una macchina a metà strada tra l'8 mm e il 35 mm da sala cinematografica, non era un giocattolo.

Ma la filosofia qual era ? Che messaggio volevamo mandare , Gotta , Roberta e Josi se non quello che la ragazza non potè entrare nel celebre giardino, che raffigurava l'umanità, la natura. Roberta amareggiata si accovaccia sugli ascalini attorno alla villa e poi suona al cancello istoriato senza successo, legge il libro e immagina ...

Per non esagerare nel dettaglio riporto alcuni passi della introduzione del libro che riassumono anche la nostra filosofia di vita ieri come oggi come si affaccia il domani.

“

Salvator Gotta fa in modo, gli scrittori dialogano con i fantasmi, che Roberta entri nel giardino e le dice...” *siediti qui, ti dirò due cose sul giardino che poche persone sanno. Il giardino ci insegna che abbandonato a se stesso diventerebbe facile preda della foresta , e il bel mondo gentile che vi abbiamo creato tornerebbe nell’oscurantismo. L’arte di governare un giardino dimostra che la natura deve essere dominata.*

La natura non è la vita.

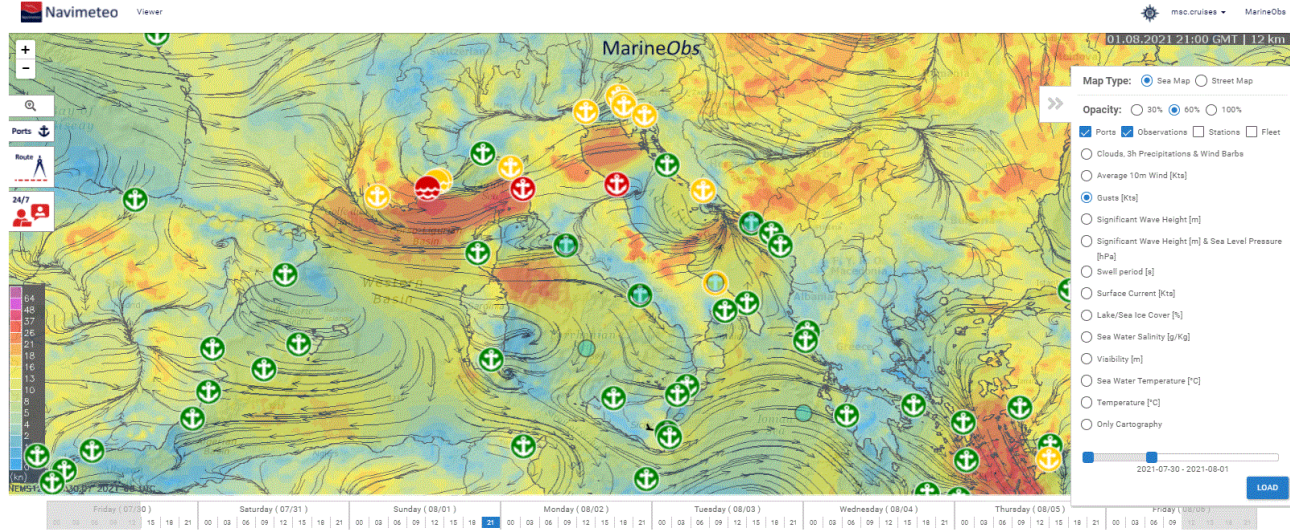
E’ la vita di qualche specie brutale , e la morte e la servitù delle altre. L’arte del giardiniere consiste nel proteggere le specie più belle , che sono anche le più delicate, aiutare i deboli, dare un posto a ciascuno, frenare gli audaci, sostituire alle forze cieche un saggio equilibrio. Il saggio giardiniere cavorregge il principio di autorità col principio di persuasione ed è così che un giardino può vivere sotto il cielo , cercando ed esprimendo ogni giorno il senso della giustizia, della pace e dell’armonia.... “

Il nostro lavoro di cineasti durò circa una settimana nella villa, e un mese alla moviola dove tagliammo la “pizza” senza pietà. Per completare l’opera andammo a Milano in uno studio dove registrammo un sottofondo musicale ottico, musica classica, con una voce fuori campo che racconta la storia.. Il documentario fu poi proiettato in occasione di eventi a Genova, Rapallo, e altre cittadine rivierasche oltre che a Milano.

Il 14 novembre 1987 il Rotary Club Genova Est al Teatrino di Portofino il documentario fu proiettato nuovamente, un evento unico per il centenario della nascita di Salvator Gotta con il figlio, editori, scrittori e un pubblico da grandi occasioni.

Lo troverete presto nel nostro sito www.deciolucano.it.

(DL)



NON SCHERZIAMO CON LE TEMPESTE PERFETTE

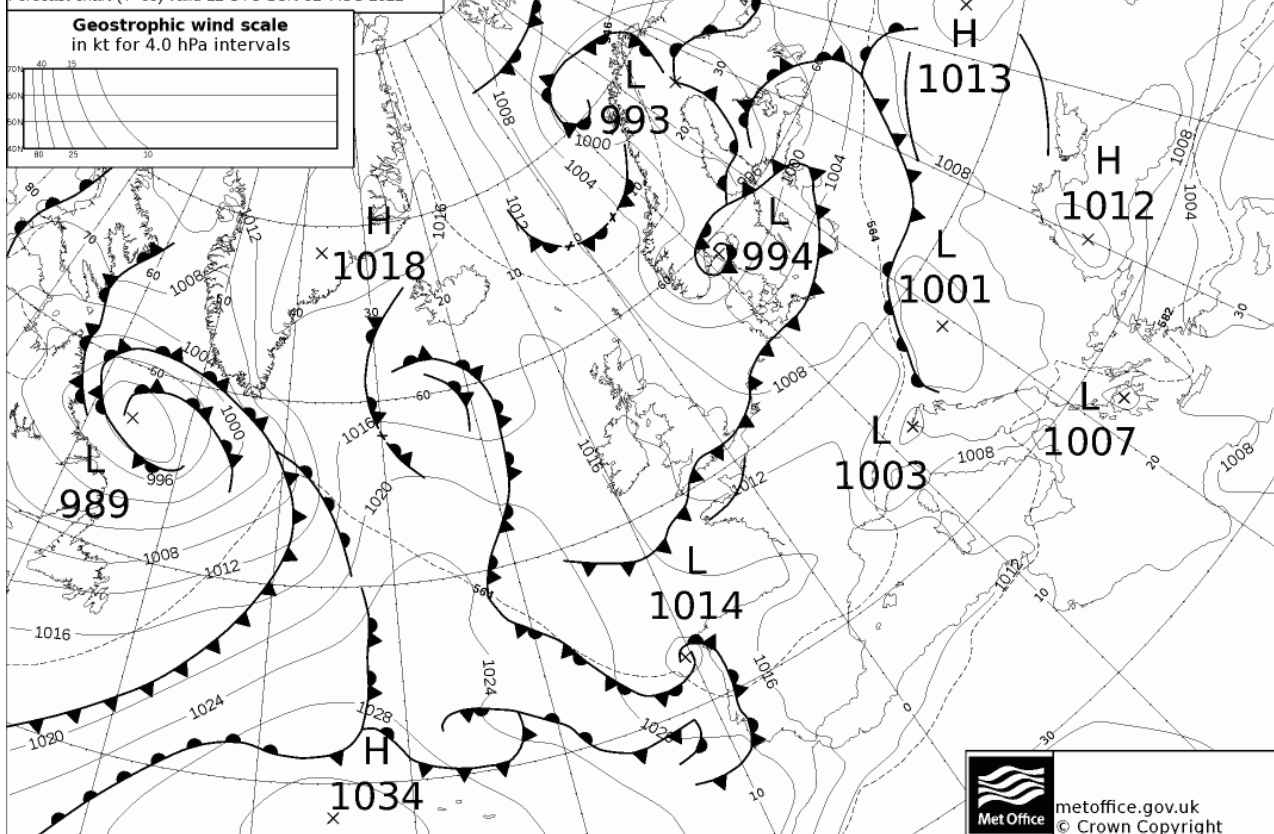
La carta sinottica della situazione generale della “tempesta” della fine di luglio dove sono visibili i movimenti dell’atmosfera. Altre due carte più avanti. fornite da Gianfranco Meggiorin.

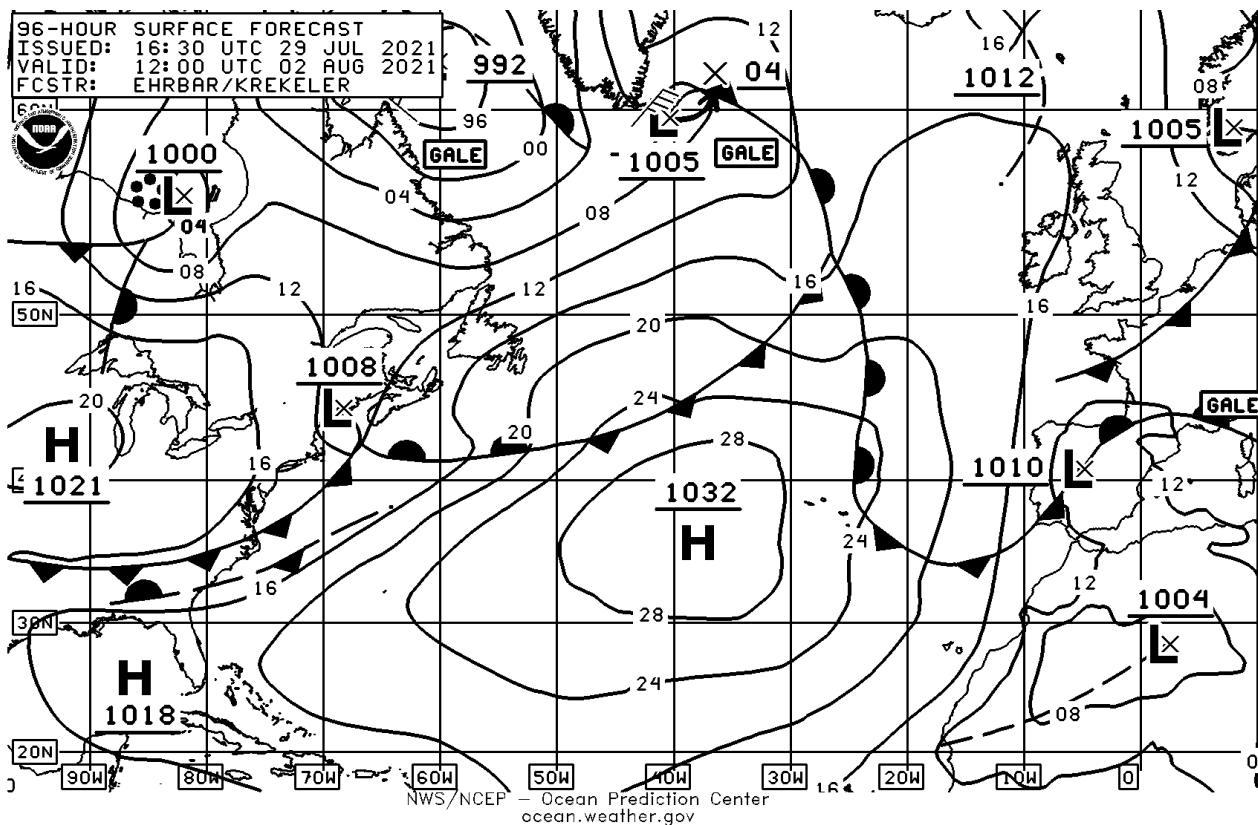
Gli ultimi giorni di luglio sono stati funestati da fenomeni meteo di particolare violenza che hanno sconvolto l’Europa fino a scendere dalle regioni del Nord all’Italia, lasciando a ridosso delle Alpi tempo molto perturbato. Gianfranco Meggiorin , titolare della società Navimeteo con sede in Cornovaglia e Monaco, autore di libri tecnici e “pilota “ in remoto l’occhio dell’oceano Atlantico del Vento di Sardegna di Andrea Mura nel 2010 che vinse la celebre regata Route du Rhum , ci ha inviato questo suo compendio che riassume la sua ormai indispensabile attività per la sicurezza lo conosco da almeno 40 anni e sono felice che si sia imbarcato sulla nostra carretta.

Del prof Sannino autorevole commentatore e articolista, dello scibile umano non solo di fisica e di mare che posso dire: mi sento un fratello tanta stima e affetto ho per lui. Ci ha inviato ,senza fare eommenti diretti , alcune brevi considerazioni sull’argomento, che meritano una attenta lettura. (DL)

Published Timestamp 2021-07-30 05:03 UTC

Forecast chart (T+60) valid 12 UTC SUN 01 AUG 2021





Le previsioni meteo marine e i punti da considerare per capire le previsioni

di Gianfranco Meggiorin

In questa scheda si sintetizzano alcuni punti che evidenziano come l'aspetto meteo marino rappresenti un fattore importantissimo per la sicurezza delle attività delle operazioni marittime, al largo o sulla costa.

Come sta cambiando il tempo

Soprattutto nell'ultimo ventennio i cambiamenti climatici hanno evidenziato alcuni aspetti che influenzano l'evoluzione meteorologica e meteo marina sia su scala globale che su aree più ristrette. A fronte di una

straordinario progresso dei sistemi previsionali grazie a modelli meteorologici sempre più affidabili, l'impiego dei satelliti e una più efficiente rete di monitoraggio ambientale, gli oceani e il Mar Mediterraneo hanno mutato il loro carattere meteo presentando alcune anomalie che producono fenomeni con caratteristiche ed intensità che si discostano talvolta in modo marcato rispetto a quanto indicato dalle statistiche climatologiche e dalle tradizionali "Pilot Charts".

Uragani e tempeste

A titolo esemplificativo si è osservato nel Nord Atlantico una maggiore frequenza di Uragani nei mesi di Agosto e Settembre. La stagione degli uragani si è allungata poiché i primi fenomeni tropicali vengono monitorati fin da Maggio e si arriva fino ad Ottobre e soprattutto alcune depressioni tropicali si spostano talvolta a latitudini molto maggiori rispetto a quanto indicato dalle statistiche. Anche il Mediterraneo ha cambiato il suo carattere risultando più caldo, con temperature superficiali maggiori e pertanto con un'energia che alimenta fenomeni temporaleschi e precipitazioni di maggiore forza e violenza. La tempesta dell'ottobre 2018, che ha impattato violentemente sulla Corsica, Mar Ligure e Provenza generando ingenti danni lungo le coste, ha avuto uno sviluppo e uno spostamento inconsueti e sconosciuti anche per i centri meteo più importanti. Il monitoraggio ambientale si confronta oggi con fenomeni a sviluppo più rapido e localizzato associato a tempeste e mareggiate ma anche a precipitazioni straordinarie.

Il mare aperto e le coste

Vi sono alcune semplici considerazioni operative in ambito meteo marino e oceanografico che meritano di essere sottolineate.

a) Le previsioni e i modelli meteo marini hanno un'accuratezza maggiore in mare aperto e sugli oceani dove lo spostamento dei sistemi risulta più regolare e facile da monitorare.

b) Le previsioni nelle aree marittime locali, in prossimità delle coste sono meno accurate ed affidabili e soggette a frequenti variabili.

c) Il Mediterraneo, per le sue caratteristiche, è un mare complesso per via degli effetti orografici dovuti ai rilievi, alle isole, agli stretti e che determinano delle turbolenze rispetto al transito dei fronti, al flusso dei venti e alla propagazione del moto ondoso. Vi sono alcune zone marittime dove in caso di condizioni avverse si rilevano venti con raffiche di straordinaria intensità. Basti pensare al Golfo di Trieste in condizioni di

Bora, al Golfo del Leone con le tempeste di Maestrale, le Bocche di Bonifacio dove la convergenza nel canale tra Corsica e Sardegna imprime straordinarie accelerazioni del vento di gradiente così come accade anche nel Canale d'Otranto. Vi sono situazioni meteo caratteristiche che vanno riconosciute e monitorate nel medio e breve termine fino ad essere seguite nel loro evolversi attraverso le tecniche definite di “nowcasting”.

Port Operations situazioni di criticità

Tenuto conto che in mare aperto o in pieno oceano una buona previsione consente di definire per tempo rotte di scostamento al fine di mitigare gli effetti del cattivo tempo; la vera sfida collegata al meteo nell'industria marittima riguarda la riduzione dei rischi meteo nelle operazioni portuali o costiere che sono soggette a soglie operative molto serrate. In particolare si pensi a.

a) Manovre in porto con vento teso e raffiche. Ogni porto è soggetto a determinati venti di traversia che possono rendere assai complessa e rischiosa la manovra e alvolta anche la sosta in porto.

b) Operazioni di carico e scarico di containers in presenza di venti oltre soglia operativa o di fenomeni temporaleschi intensi e difficili da prevedere con il necessario anticipo.

c) Operazioni di traino e rimorchio da parte di unità che debbono poter operare in condizioni meteo marine maneggevoli a velocità assai limitata.

d) Tendering Operations, per l'imbarco e sbarco di passeggeri durante le soste all'ancora di navi da crociera. Il trasbordo è manovra assai delicata specie se effettuata da persone non abituate a queste situazioni.

e) Operazioni di alaggio e varo.

f) Imbarco e sbarco di piloti.

g) Ormezzi difficoltosi in caso di forte risacca e raffiche.

e varie altre situazioni

Rotte di fuga e Ridossi sicuri, le rotte del commercio

I trasporti marittime e la logistica devono poter operare in tempi programmati e ben coordinati ma ciò spesso entra in contrasto con l'evoluzione del tempo sul mare che rappresenta un fattore dal quale dipendono spesso la sicurezza delle rotte e delle operazioni portuali.

Un primo fattore di sicurezza, decisivo nelle zone soggette al rischio di tempeste tropicali è quello di potersi allontanare in tempo utile, anche lasciando il porto, quando gli avvisi di tempesta confermano l'alto rischio meteorologico.

Analogo approccio viene considerato dalle unità nei porti del Mediterraneo quando si prevede che saranno investiti da una tempesta rendendo esposti determinati ormeggi. La possibilità di mettere in sicurezza e rinforzare gli ormeggi o allontanarsi per tempo resta un fattore decisivo sebbene non sempre ciò possa essere messo in atto per questioni diverse, non ultime quelle eventuali al sistema di propulsione. La scelta di lasciare un porto viene talvolta adottata dalle navi da crociera o commerciali che per evitare di trovarsi sulla traiettoria di un Uragano optano per quella tecnica che in gergo viene definita “sailing nowhere” ovvero portandosi lontano dal vortice fintanto che non si osserva un miglioramento.

Nel settore dei trasporti e portacontainers questi sono temi di grande attenzione non solo per l’ottimizzazione delle rotte e dei consumi ma anche rispetto alla tempistica di arrivo e partenza dal porto. Succede che lungo una traversata atlantica la rotta sia ragionata e ottimizzata per un arrivo puntuale in porto e che la bontà delle scelte di rotta venga compromessa dalle condizioni locali “oltre soglia” e quindi non operative proprio al porto di destinazione.

La stringente tempistica operativa porta talvolta le unità ad optare per scelte “al limite” e ciò è alla base di numerosi incidenti, anche recenti, di navi che perdono parte del carico in condizioni avverse con un impatto pesante in primis per la sicurezza ma anche a livello dei danni commerciali e ambientali.

Le fonti di riferimento istituzionali e private

Il sistema GMDSS Met Areas copre tutte le zone marittime e gli oceani del mondo ed esprime la cooperazione dei centri nazionali. Tra i centri di riferimento potremmo ricordare il NOAA (US), INM (ES), MeteoAM (IT), DWD (DE), Météo France (FR), MetOffice (UK), JMA (Japan Meteorological Agency), e molti altri.

Un significativo numero di centri privati opera poi nel supporto meteo alle scelte di rotta e attività marittime operative andando a rispondere a specifiche esigenze di assistenza.

In sintesi i Centri Nazionali sono le primarie e insostituibili fonti di riferimento e operano prevalentemente per aree e luoghi, quelli privati nella risposta specifica di supporto alla richiesta di decisioni operative.

I centri privati, di cui viene spesso raccomandato il supporto professionale devono certamente operare nella valorizzazione e nel rispetto delle fonti

istituzionali interagendo direttamente con i vari attori dell'industria marittima.

Innovazione e tecnologie

Lo sviluppo delle metodologie di previsione meteo, sono oggi arricchite da tecniche di Intelligenza artificiale che consentono ai modelli meteo di “imparare” e “migliorare” tramite la costante comparazione tra il tempo previsto e quello osservato.

I sistemi di telecomunicazione, i software e le strumentazioni di bordo hanno determinato straordinari progressi in questo settore ma molto resta da capire e da migliorare. Per esempio un bollettino del mare o un modello meteo viene il più delle volte “stravolto” al passaggio di un fronte freddo temporalesco diventando molto approssimativo.

Infine un fatto semplice, ma troppo spesso trascurato, risiede nel fatto che i bollettini del mare, inclusi quelli del sistema GMDSS Met Areas, indicano dei flussi dominanti e che sul mare in quella determinata zona è possibile che le raffiche di vento possano essere del 40% più forti del vento medio indicato e l'onda di picco anche il doppio di quella significativa indicata.

GMDSS MET AREAS

“Wind speed in BEAUFORT SCALE. Sea state in DOUGLAS SCALE. Please be aware, wind gusts can be a further 40 percent stronger than the averages given here, and maximum waves may be up to twice the significant height.”

Fattori importanti per la sicurezza dei trasporti

In sintesi la comprensione del tempo sul mare è uno dei fattori importanti per la sicurezza dei trasporti e richiede un'attenzione speciale proprio alla luce dei cambiamenti climatici in atto. Le tecnologie continueranno ad evolvere, così come la capacità di raccogliere ed elaborare dati meteo, a bordo o a terra. Va ammesso che, nonostante la spinta verso l'innovazione, la capacità e l'esperienza dell'uomo, il suo buon senso e la volontà di interagire e collaborare restano componenti decisive e, a parer mio, ad oggi e ancora per lungo tempo insostituibili.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Gianfranco Meggiorin, nato a Schio (VI) nel 1961, è il Fondatore e Responsabile del Centro Navimeteo con unità operative nel porto di Chiavari (GE) e in Cornovaglia a Falmouth (UK). Ha dedicato il suo impegno lavorativo alla navigazione e alla comprensione del tempo sul mare. Coordina il progetto Monaco Weather Lab presso il Centro di Formazione “La Belle Classe Academy” dello Yacht Club Monaco. Navimeteo è “a bordo” di importanti flotte quali MSC Cruises, Norwegian Cruise Lines, Saga Cruises con copertura globale. Segue circa 200 yachts e monitora circa 50 tra porti e marina. Fornisce supporto meteo al settore navale e trasporti di industrie quali Cimolai Spa, Fincantieri Spa., Mariotti Spa, compagnie di traghetti come Snav e supporta vari operatori nel settore dei lavori marittimi costieri.

g.meggiorin@navimeteo.com www.navimeteo.com

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LA DINAMICA DEL VENTO **E LA “ FILOSOFIA” DEI** **FENOMENI**

di **Silvestro Sannino**

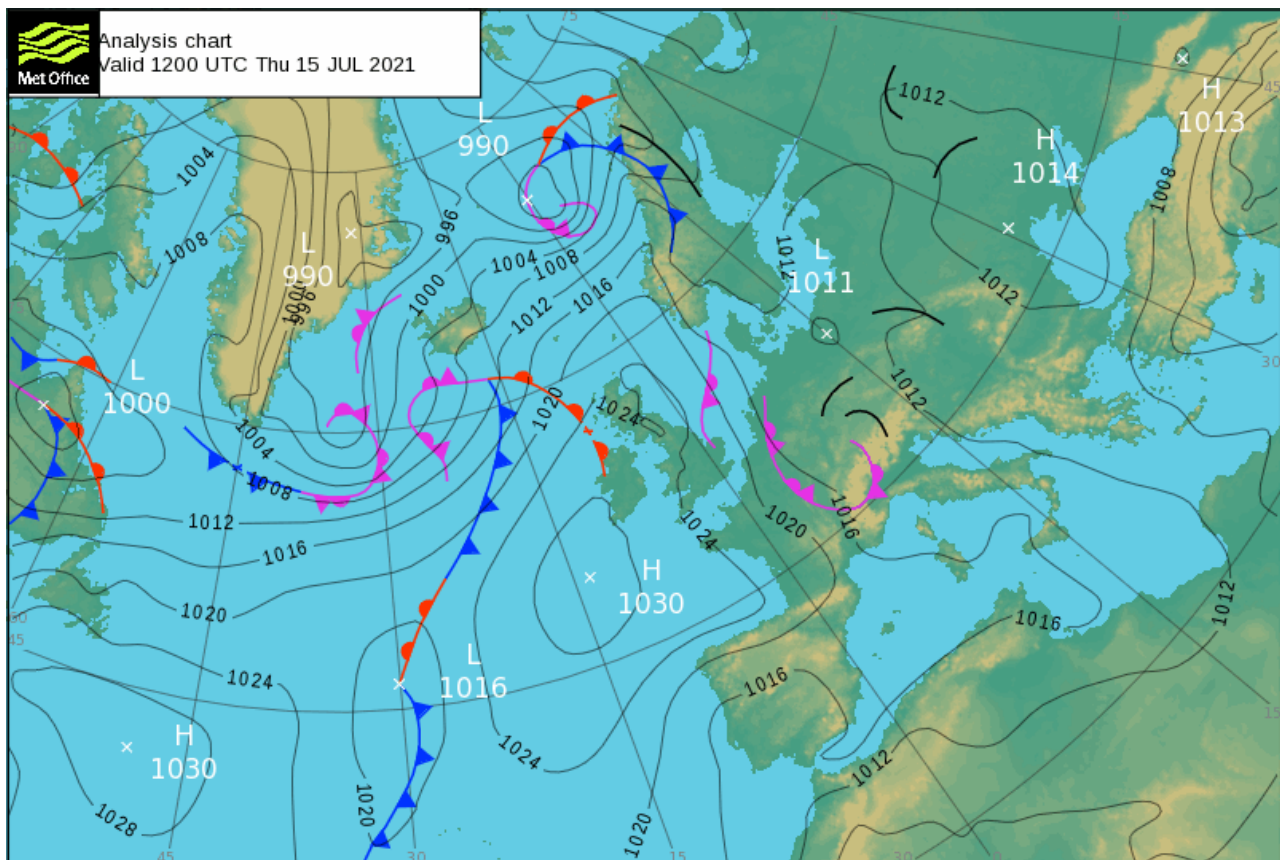
Caro Decio, solo per curiosità. Nella nota meteo ho fatto riferimento alla dinamica del vento, che è l'argomento fisicamente più definito della materia. Il fatto centrale è che delle tre forze in gioco: 1) gradiente barico; 2) forza deviante o di Coriolis; 3) forza centrifuga (si trascura l'attrito) nei CICLONI la prima viene equilibrata daLLA

SOMMA DELLLE ALTRE DUE mentre nell'anticiclone essa vine equilibra dalla differenza tra la seconda e la terza. Ne segue che nelle H si possono avere solo piccoli gradienti barici con campi livellati; mentre nelle L si possono avere anche gradienti alti (Uragani, tornado, trombe...) Il gomito o promontorio acuto dell'alta pressione può avere gradienti più alti e quindi venti forti.

Io lo sperimentai all'altezza delle isole Canarie e quasi la nave si fermava ma a bordo nessuno aveva idea in merito. La dinamica è spiegata in modo semplice nel mio libro di Meteorologia Nautica nel capitolo sul vento o in libri come quello di Petterssen che fece la previsione per il D-Day. Gli argomenti sono complessi e bisogna limitarsi alla "filosofia" dei fenomeni.

Con affetto

Silvestro Sannino



NOTA . Ti invio una situazione del tempo del 15 luglio scorso da cui si vedono gli aspetti da me segnalati. Quel canale meridiano dalla Norvegia al Reno in autunno può penetrare nelle nostre zone dando luogo ad alluvioni tipo Firenze (S.S.)

LETTERA A TOBIA COSTAGLIOLA

TRASPORTI, INQUINAMENTO,
JOINT VENTURES , CONTAINER
CHE SONO DA PER TUTTO, NOLI
ALLE STELLE, PREZZI IN
AUMENTO A TERRA E IN MARE

Caro Tobia,

Ho letto il tuo articolo sul Covid, la vaccinazione e il green pass, Io credo che la Politica e la TV / i media fanno un gran baccano per nulla.

Quando ci fu il colera a Napoli, 1973, ci fu un ordinanza non so se del Sindaco o quale Autorità che obbligava la popolazione a vaccinarsi. Nessuno fece una piega, andai in Capitaneria un pomeriggio e mi vaccinaì. Fine dei giochi. I bar e ristoranti dovettero prendere

maggiori provvedimenti a bollire, sterilizzare le posate onde evitare la trasmissione del virus. Nessuno si lamentò.

Ho fatto il vaccino a maggio, sono andato in farmacia l'altra settimana per avere il green pass, nessun problema.

Domenica scorsa ero in Toscana per il weekend al mare, al ristorante mi hanno chiesto il green pass, tutto OK.

Ma dove è il problema ?!

Quando scoppiò la pandemia ero ancora in Africa; ci scambiammo dei lunghi messaggi circa le problematiche create allo Shipping: trasporti via mare ed aereo, etc. Pensavamo che gli Attori avessero recepito la lezione e si sarebbero ben

guardati dal continuare come prima : gigantismo navale, velocità / consumi e inquinamento e quant'altro.

Ci eravamo proprio sbagliati. Come sai, lo Shipping si è ripreso bene, più di prima: Usd 300,000.- al giorno per una Pmax 4250 Teu nominali con tre mesi di Timecharter ; hai capito bene usd 300,000 al giorno !

Le piccole , da 2500 Teu nominali, viaggiano a 28-30,000 Usd giorno per lungo periodo.

I noleggi di navi containers oggi si fanno per cinque anni a noli stratosferici; ti immagini cosa accadrà fra due-tre anni quando, entrate in armamento le centinaia di nuove navi, dove cadranno le rate di nolo ?

La storia non insegna..., nessuno la legge.

Il brutto è l'inquinamento, marino – atmosferico che queste mega navi causano tutti i giorni dell'anno. Ad esso si somma l'inquinamento dei trasporti terrestri, non c'è via di scampo.

Un Telegiornale parla di catastrofe ambientale, scioglimento dei ghiacci, innalzamento del livello dei mari, incendi ed alluvioni su tutto il globo, Un altro Telegiornale osanna la nuova nave SEASHORE, la più grande costruita in Italia, per non parlare delle 24,000 TEU in ordine che verranno fuori a pioggia.

Ma l'uomo della strada, capisce che ci stiamo prendendo in giro da soli ? Non c'è nessuna Authority internazionale che pone dei Vincoli, delle regole da rispettare, niente di niente.

Per finire, i grandi caricatori / noleggiatori si lamentano dei noli troppo alti :

usd 15,000 x 40' Shanghai/ Rotterdam

usd 8500 / 9000 per 40' West Med / USEC e via scorrendo.

Il Sig. Preziosi ha 5,000 x 40' bloccati in Cina che non sa come far arrivare in Italia. Cioccolato Balocco si preoccupa di produrre i panettoni in anticipo perché teme di non poterli spedire in tempo in USA.

Mi chiedo dove sono le Authority: USA – Europa – Cina - Giappone ?

Leggo che le joint-ventures hanno sostituito le Conferences. Scusa, ma non credo proprio. Tutt' altro ! Le Authority non dovevano accettare i merger e take-over che la Maersk, la COSCO, la Hapag-Lloyd hanno perseguito in questi ultimi anni.

Se la MSC è riuscita a crescere organicamente, perché gli altri no ?

Non era giusto vedere i noli a usd 50 / teu Shanghai / Buenos-Aires

come non è giusto oggi vedere lo stesso nolo a usd 6,000 /teu.

Lo chiamano mercato ? Io credo che i pool delle Conferences funzionavano meglio. Tu avrai più memoria ed esperienza di me, mi potrai commentare.

Chiudo con una chicca : oggi non si trovano contenitori vuoti per cui i caricatori pagano sovrapprezzo per averli... ebbene, passando da La Spezia sabato / domenica scorsa ti posso dire che il deposito di S. Stefano Magra erano pieno in 7ma fila di contenitori MSC e Maersk.... Vuole dire che qualcuno sta speculando ? Nessun giornalista o TV se ne accorge ?

Un abbraccio

Enzo Esposito

UNA NOTA A MARGINE DEL TEMPO

La carta sinottica della situazione generale della “tempesta” della fine di luglio dove sono visibili i movimenti dell’atmosfera. Altre due carte più avanti fornite da Gianfranco Meggiorin.

Gli ultimi giorni di luglio sono stati funestati da fenomeni meteo di particolare violenza che hanno sconvolto l’Europa fino a scendere dalle regioni del Nord all’Italia, lasciando a ridosso delle Alpi tempo molto perturbato. Gianfranco Meggiorin, titolare della società Navimeteo con sede in Cornovaglia e Monaco, autore di libri tecnici e “pilota” in remoto l’occhio dell’oceano Atlantico del Vento di Sardegna di Andrea Mura nel 2010 che vinse la celebre regata Route du Rhum, ci ha inviato questo suo compendio che riassume la sua ormai indispensabile attività per la sicurezza lo conosco da almeno 40 anni e sono felice che si sia imbarcato sulla nostra carretta.

Del prof Sannino autorevole commentatore e articolista, dello scibile umano non solo di fisica e di mare che posso dire: mi sento un fratello tanta stima e affetto ho per lui. Ci ha inviato, senza fare commenti diretti, alcune brevi considerazioni sull’argomento, che meritano una attenta lettura. (DL)

Le previsioni meteo marine e i punti da considerare per capire le previsioni **di Gianfranco Meggiorin**

In questa scheda si sintetizzano alcuni punti che evidenziano come l'aspetto meteo marino rappresenti un fattore importantissimo per la sicurezza delle attività delle operazioni marittime, al largo o sulla costa.

Come sta cambiando il tempo

Soprattutto nell'ultimo ventennio i cambiamenti climatici hanno evidenziato alcuni aspetti che influenzano l'evoluzione meteorologica e meteo marina sia su scala globale che su aree più ristrette. A fronte di uno straordinario progresso dei sistemi previsionali grazie a modelli meteorologici sempre più affidabili, l'impiego dei satelliti e una più efficiente rete di monitoraggio ambientale, gli oceani e il Mar Mediterraneo hanno mutato il loro carattere meteo presentando alcune anomalie che producono fenomeni con caratteristiche ed intensità che si discostano talvolta in modo marcato rispetto a quanto indicato dalle statistiche climatologiche e dalle tradizionali "Pilot Charts".

Uragani e tempeste

A titolo esemplificativo si è osservato nel Nord Atlantico una maggiore frequenza di Uragani nei mesi di Agosto e Settembre. La stagione degli uragani si è allungata poiché i primi fenomeni tropicali vengono monitorati fin da Maggio e si arriva fino ad Ottobre e soprattutto alcune depressioni tropicali si spostano talvolta a latitudini molto maggiori rispetto a quanto indicato dalle statistiche. Anche il Mediterraneo ha cambiato il suo carattere risultando più caldo, con temperature superficiali maggiori e pertanto con un'energia che alimenta fenomeni temporaleschi e

precipitazioni di maggiore forza e violenza. La tempesta dell'ottobre 2018, che ha impattato violentemente sulla Corsica, Mar Ligure e Provenza generando ingenti danni lungo le coste, ha avuto uno sviluppo e uno spostamento inconsueti e sconosciuti anche per i centri meteo più importanti. Il monitoraggio ambientale si confronta oggi con fenomeni a sviluppo più rapido e localizzato associato a tempeste e mareggiate ma anche a precipitazioni straordinarie.

Il mare aperto e le coste

Vi sono alcune semplici considerazioni operative in ambito meteo marino e oceanografico che meritano di essere sottolineate.

a) Le previsioni e i modelli meteo marini hanno un'accuratezza maggiore in mare aperto e sugli oceani dove lo spostamento dei sistemi risulta più regolare e facile da monitorare.

b) Le previsioni nelle aree marittime locali, in prossimità delle coste sono meno accurate ed affidabili e soggette a frequenti variabili.

c) Il Mediterraneo, per le sue caratteristiche, è un mare complesso per via degli effetti orografici dovuti ai rilievi, alle isole, agli stretti e che determinano delle turbolenze rispetto al transito dei fronti, al flusso dei venti e alla propagazione del moto ondoso. Vi sono alcune zone marittime dove in caso di condizioni avverse si rilevano venti con raffiche di straordinaria intensità. Basti pensare al Golfo di Trieste in condizioni di Bora, al Golfo del Leone con le tempeste di Maestrale, le Bocche di Bonifacio dove la convergenza nel canale tra Corsica e Sardegna imprime straordinarie accelerazioni del vento di gradiente così come accade anche nel Canale d'Otranto. Vi sono situazioni meteo caratteristiche che vanno riconosciute e monitorate nel medio e breve termine fino ad essere seguite nel loro evolversi attraverso le tecniche definite di "nowcasting".

Port Operations situazioni di criticità

Tenuto conto che in mare aperto o in pieno oceano una buona previsione consente di definire per tempo rotte di scostamento al fine di mitigare gli effetti del cattivo tempo; la vera sfida collegata al meteo nell'industria marittima riguarda la riduzione dei rischi meteo nelle operazioni portuali o costiere che sono soggette a soglie operative molto serrate. In particolare si pensi a.

a) Manovre in porto con vento teso e raffiche. Ogni porto è soggetto a determinati venti di traversia che possono rendere assai complessa e rischiosa la manovra e alvolta anche la sosta in porto.

b) Operazioni di carico e scarico di containers in presenza di venti oltre soglia operativa o di fenomeni temporaleschi intensi e difficili da prevedere con il necessario anticipo.

c) Operazioni di traino e rimorchio da parte di unità che debbono poter operare in condizioni meteo marine maneggevoli a velocità assai limitata.

d) Tendering Operations, per l'imbarco e sbarco di passeggeri durante le soste all'ancora di navi da crociera. Il trasbordo è manovra assai delicata specie se effettuata da persone non abituate a queste situazioni.

e) Operazioni di alaggio e varo.

f) Imbarco e sbarco di piloti.

g) Ormeggi difficoltosi in caso di forte risacca e raffiche.

e varie altre situazioni

Rotte di fuga e Ridossi sicuri, le rotte del commercio

I trasporti marittime e la logistica devono poter operare in tempi programmati e ben coordinati ma ciò spesso entra in contrasto con l'evoluzione del tempo sul mare che rappresenta un fattore dal quale dipendono spesso la sicurezza delle rotte e delle operazioni portuali.

Un primo fattore di sicurezza, decisivo nelle zone soggette al rischio di tempeste tropicali è quello di potersi allontanare in tempo utile, anche lasciando il porto, quando gli avvisi di tempesta confermano l'alto rischio meteorologico.

Analogo approccio viene considerato dalle unità nei porti del Mediterraneo quando si prevede che saranno investiti da una tempesta rendendo esposti determinati ormeggi. La possibilità di mettere in sicurezza e rinforzare gli ormeggi o allontanarsi per tempo resta un fattore decisivo sebbene non sempre ciò possa essere messo in atto per questioni diverse, non ultime quelle eventuali al sistema di propulsione. La scelta di lasciare un porto viene talvolta adottata dalle navi da crociera o commerciali che per evitare di trovarsi sulla traiettoria di un Uragano optano per quella tecnica che in gergo viene definita "sailing nowhere" ovvero portandosi lontano dal vortice fintanto che non si osserva un miglioramento.

Nel settore dei trasporti e portacontainers questi sono temi di grande attenzione non solo per l'ottimizzazione delle rotte e dei consumi ma anche rispetto alla tempistica di arrivo e partenza dal porto. Succede che lungo una traversata atlantica la rotta sia ragionata e ottimizzata per un arrivo puntuale in porto e che la bontà delle scelte di rotta venga

compromessa dalle condizioni locali “oltre soglia” e quindi non operative proprio al porto di destinazione.

La stringente tempistica operativa porta talvolta le unità ad optare per scelte “al limite” e ciò è alla base di numerosi incidenti, anche recenti, di navi che perdono parte del carico in condizioni avverse con un impatto pesante in primis per la sicurezza ma anche a livello dei danni commerciali e ambientali.

Le fonti di riferimento istituzionali e private

Il sistema GMDSS Met Areas copre tutte le zone marittime e gli oceani del mondo ed esprime la cooperazione dei centri nazionali. Tra i centri di riferimento potremmo ricordare il NOAA (US), INM (ES), MeteoAM (IT), DWD (DE), Météo France (FR), MetOffice (UK), JMA (Japan Meteorological Agency), e molti altri.

Un significativo numero di centri privati opera poi nel supporto meteo alle scelte di rotta e attività marittime operative andando a rispondere a specifiche esigenze di assistenza.

In sintesi i Centro Nazionali sono le primarie e insostituibili fonti di riferimento e operano prevalentemente per aree e luoghi, quelli privati nella risposta specifica di supporto alla richiesta di decisioni operative. I centri privati, di cui viene spesso raccomandato il supporto professionale devono certamente operare nella valorizzazione e nel rispetto delle fonti istituzionali interagendo direttamente con i vari attori dell’industria marittima.

Innovazione e tecnologie

Lo sviluppo delle metodologie di previsione meteo, sono oggi arricchite da tecniche di Intelligenza artificiale che consentono ai modelli meteo di “imparare” e “migliorare” tramite la costante comparazione tra il tempo previsto e quello osservato.

I sistemi di telecomunicazione, i software e le strumentazioni di bordo hanno determinato straordinari progressi in questo settore ma molto resta da capire e da migliorare. Per esempio un bollettino del mare o un modello meteo viene il più delle volte “stravolto” al passaggio di un fronte freddo temporalesco diventando molto approssimativo.

Infine un fatto semplice, ma troppo spesso trascurato, risiede nel fatto che i bollettini del mare, inclusi quelli del sistema GMDSS Met Areas, indicano dei flussi dominanti e che sul mare in quella determinata zona è possibile che le raffiche di vento possano essere del 40% più forti del vento medio indicato e l'onda di picco anche il doppio di quella significativa indicata.

GMDSS MET AREAS

“Wind speed in BEAUFORT SCALE. Sea state in DOUGLAS SCALE. Please be aware, wind gusts can be a further 40 percent stronger than the averages given here, and maximum waves may be up to twice the significant height.”

Fattori importanti per la sicurezza dei trasporti

In sintesi la comprensione del tempo sul mare è uno dei fattori importanti per la sicurezza dei trasporti e richiede un'attenzione speciale proprio alla luce dei cambiamenti climatici in atto. Le tecnologie continueranno ad evolvere, così come la capacità di raccogliere ed elaborare dati meteo, a bordo o a terra. Va ammesso che, nonostante la spinta verso l'innovazione, la capacità e l'esperienza dell'uomo, il suo buon senso e la volontà di interagire e collaborare restano componenti decisive e, a parer mio, ad oggi e ancora per lungo tempo insostituibili.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Gianfranco Meggiorin, nato a Schio (VI) nel 1961, è il Fondatore e Responsabile del Centro Navimeteo con unità operative nel porto di Chiavari (GE) e in Cornovaglia a Falmouth (UK). Ha dedicato il suo impegno lavorativo alla navigazione e alla comprensione del tempo sul mare. Coordina il progetto Monaco Weather Lab presso il Centro di Formazione “La Belle Classe Academy” dello Yacht Club Monaco. Navimeteo è “a bordo” di importanti flotte quali MSC Cruises, Norwegian Cruise Lines, Saga Cruises con copertura globale. Segue circa 200 yachts e monitora circa 50 tra porti e marina. Fornisce supporto meteo al settore navale e trasporti di industrie quali Cimolai Spa, Fincantieri Spa., Mariotti Spa, compagnie di traghetti come Snav e supporta vari operatori nel settore dei lavori marittimi costieri.

g.meggiorin@navimeteo.com www.navimeteo.com

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LA DINAMICA DEL VENTO E LA “FILOSOFIA” DEI FENOMENI

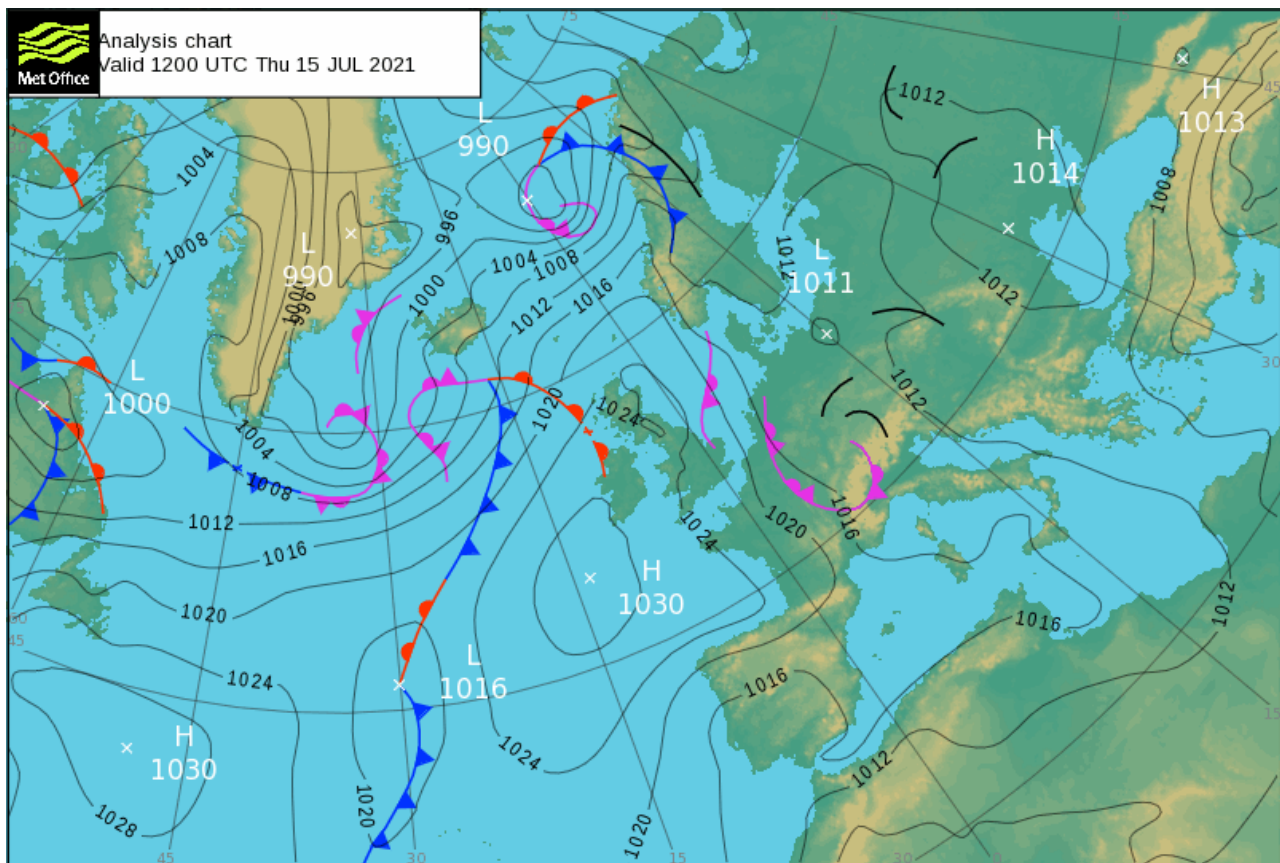
di Silvestro Sannino

Caro Decio, solo per curiosità. Nella nota meteo ho fatto riferimento alla dinamica del vento, che è l'argomento fisicamente più definito della materia. Il fatto centrale è che delle tre forze in gioco: 1) gradiente barico; 2) forza deviante o di Coriolis; 3) forza centrifuga (si trascura l'attrito) nei CICLONI la prima viene equilibrata dalla SOMMA DELLE ALTRE DUE mentre nell'anticiclone essa viene equilibrata dalla differenza tra la seconda e la terza. Ne segue che nelle H si possono avere solo piccoli gradienti barici con campi livellati; mentre nelle L si possono avere anche gradienti alti (Uragani, tornado, trombe...) Il gomito o promontorio acuto dell'alta pressione può avere gradienti più alti e quindi venti forti.

Io lo sperimentai all'altezza delle isole Canarie e quasi la nave si fermava ma a bordo nessuno aveva idea in merito. La dinamica è spiegata in modo semplice nel mio libro di Meteorologia Nautica nel capitolo sul vento o in libri come quello di Petterssen che fece la previsione per il D-Day. Gli argomenti sono complessi e bisogna limitarsi alla "filosofia" dei fenomeni.

Con affetto

Silvestro Sannino



NOTA . Ti invio una situazione del tempo del 15 luglio scorso da cui si vedono gli aspetti da me segnalati. Quel canale meridiano dalla Norvegia al Reno in autunno può penetrare nelle nostre zone dando luogo ad alluvioni tipo Firenze 1966.

NOTIZIE DI ATTUALITA', LETTURE AGOSTANE, POLEMICHE

Riviste da leggere con calma , cartacei ovvero online:

Vita e Mare, luglio; Rivista Marittima, giugno; TTM navi e tecnologie; ProcidaOggi, agosto; CSTN, fondata da Paolo Rastrelli, Centro Studi Tradizioni Nautiche, LNI; Revue Maritime, revue de l'Institut Francais de la Mer; Bacherontius, cultura e ancora cultura dalla Tigulliana; Nase More, our sea international jurnal of Maritime Science & Technology, Univesrity of Ragusa-Dubrovnik.

Liguria Nautica , rivista internazionale.

Ship2Shore quotidiano online storico di Angelo Scorza; Shipping Italy di Nicola Capuzzo ; ShipMag e altri, tanti.

CAPITANA non c'è mai l'ultima onda, trilogia di Mario Dentone, instancabile narratore di tradizioni e storie marinare, Mursia editore. Pescatore e tecnico, Dentone, che conosco dal 1963 ai tempi de Il Lavoro di Pertini, ha riempito il mare il suo mare di

personaggi veri e inventati ma similmente veri e ora con le donne si accinge a rendere giustizia alla storia della sua Liguria e di Moneglia in particolare.

I mille del Ponte Fondazione Ansaldo a cura di M. Lussana, ERGA edizioni

Che cosa non esce dalle tipografie di questa antica casa editrice di Genova, è impossibile solo pensarlo, e questo volume in formato 27 X 27 , promosso dalla Fondazione Ansaldo, è la dimostrazione che si può descrivere e raccontare una una tragedia come il crollo del Ponte Morandi , lasciando la testimonianza di tutti (i Mille appunto) coloro che hanno partecipato alla ricostruzione, con molte immagini, con molte tipologie di lavoro industriale, con la supervisione di un caro amico, Massimiliano Lussana , uno che sa tenere il timone della barca anche se è dura da mantenere in rotta, un giornalista bravo, onesto e disinteressato, ora approdato agli uffici della Moby.

ANALISI

WEB un sistema fragile che non c'entra con la scienza:

ci avviamo verso un futuro LIBERISTICO alla rovescia rispetto al passato?

1. Cyber-risk: olo 10 minuti per hackerare una nave in piena attività, , esperimento riuscito a Genova durante un convegno “ Le rotte digitali del trasporto” organizzato da Il Asecolo XIX e The MediTelegraph come riporta Agenzia Ansa, Canale Mare del 4 agosto 2021.
2. Maersk ha subito perdite di 300 milioni di dollari in un trimestre .
3. Aponte MSC ha pagato un forte riscatto per danni informatici all’azienda .
4. La regione Lazio ha avuto un totale blackout informatico dovuto a hacker estorsori che hanno messo fuori uso tutti i dati delle istituzioni laziali.
5. Il famoso col Rapetto della GdF , uno dei maggiori esperti e tra i primi delle truffe postali ha sconsolatamente ammesso di non essere in grado di intervenire quando accadono queste cose.

Salone Nautico Genova 16 – 21 settembre

Professione Reporter, utilissimo news diretto da Fossati Alberto, che mette a nudo la vuknerabilità il ruolo,

quasi sempre, tranne nomi “scafati e di panza”, dei giornalisti politici nei talk show, signorini col riporto in testa che hanno l’agente che li spinge nei salotti dell’ipocrisia .

Agenti marittimi : a Venezia in presenza: ci guarderemo in faccia per capire dove va la prua

Il 15 ottobre al Lido di Venezia, si terrà l'annuale Assemblea della Federazione italiana Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi. Obiettivo è quello di tenerla in presenza, sia per ribadire quella coesione che da sempre caratterizza la categoria, sia per affrontare in modo più efficace le grandi problematiche e le opportunità sul tavolo del dibattito anche con le Istituzioni. Nei prossimi giorni verranno dettagliati sia i

temi specifici sia il programma dell'evento che sarà condotto dal Presidente di Federagenti, Alessandro Santi.

Per ulteriori informazioni:

Barbara Gazzale

0039 3484144780

VARD: **CONSEGNA “LE** **COMMANDANT** **CHARCOT” A** **PONANT**

Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio ibrida con propulsione a LNG per i viaggi polari

Trieste, 2 agosto 2021 – La controllata di Fincantieri Vard, fra le principali società al mondo per la progettazione e costruzione di navi speciali, ha consegnato alla società armatrice francese PONANT “Le Commandant Charcot”, nave da crociera destinata ai viaggi polari. L’esclusivo e modernissimo exploration vessel ibrido elettrico con propulsione LNG è stato sviluppato da PONANT, Stirling Design International, Aker Arctic e VARD. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l’Isola di Pietro I. L’unità, classificata come Polar Class 2, soddisfa gli standard più elevati di eco-compatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con tecnologia rompighiaccio e ibrida elettrica a propulsione doppia, con batterie ad alta capacità e stoccaggio di LNG a bordo. “Le Commandant Charcot”, con una stazza lorda di circa 30.000 tonnellate, ha una lunghezza di circa 150 metri e una larghezza di 28. La nave può ospitare 245 passeggeri in 123 cabine, oltre a un equipaggio di 235 persone.



Le Commandant Charcot PONANT-Nicolas Dubreuil

Innovazione di Nexta (Bureau Veritas) per le ispezioni negli spazi “confinati” Milano, 2 agosto 2021

I DRONI VOLANO AL CHIUSO **SVOLTA IN TEMA DI** **SICUREZZA**

Un pesante bilancio di decessi e di incidenti gravi sul lavoro, fughe di sostanze tossiche, incendi. La storia delle ispezioni nei cosiddetti ambienti confinati, dai pipeline ai granai, dai silos alle reti fognarie, dai serbatoi degli impianti chimici e petroliferi a qualsiasi tipologia di cisterna, è costellata da percentuali crescenti di sinistri e di incidenti con conseguenze talora letali.

Ed è partendo da uno studio statistico su queste strutture, che hanno comunque bisogno di periodici controlli e verifiche di funzionalità, nonché di interventi mirati in caso di malfunzionamento o di black out, che Nexta, società del gruppo Bureau Veritas, ha lanciato una sfida del tutto innovativa: l'utilizzo di droni, talora di piccolissime dimensioni in questi spazi chiusi e confinati, azzerando di fatto i rischi per gli operatori e i tecnici e garantendo una altissima qualità delle verifiche e delle ispezioni. Comandati a distanza con un semplice joystick questi droni sono attrezzati per trasportare strumenti come fotocamere, videocamere, rilevatori di temperatura, laser scanner, rilevatori di gas, termo-camere (e l'elenco potrebbe proseguire) in posizioni poco agevoli o addirittura impossibili da raggiungere se non in volo. E una volta giunti vicini all'obiettivo, sono in grado di trasmettere in diretta i dati alla stazione di controllo, come già accade all'aperto per il controllo e le verifiche a grandi infrastrutture. Il drone "non corre i rischi" derivanti da assenza di ossigeno, gas tossici, polveri nocive o quelli derivanti da temperature estreme. Rischi che hanno provocato gravissimi incidenti sul lavoro e non pochi decessi.

Dal punto di vista economico i droni evitano l'adozione di una serie di procedure di sicurezza e in molti casi il montaggio di strutture indispensabili all'operatore per raggiungere punti non facilmente ispezionabili. Consentono inoltre un alto livello di accuratezza. Bureau Veritas Nexta, grazie all'esperienza nell'ambito dell'Asset Integrity Management, ha messo a punto un programma del tutto innovativo che parte dalla definizione dei piani di ispezione e controllo, anche attraverso un approccio basato sull'analisi di rischio, passa attraverso l'esecuzione/supervisione di ispezioni e CND e si completa con l'analisi dei risultati finalizzata all'ottimizzazione degli interventi manutentivi.

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale

www.starcomunicazione.com

Ogni anno 20 mila balene uccise da “attacchi navali”

Ogni anno 20 mila balene uccise da “attacchi navali”. Il direttore di “Friend of the Sea” a LN: “Certifichiamo le navi che le tutelano”

Tra le campagne del progetto "Friend of the Sea", "Save the Whales" si pone il difficile compito di sensibilizzare sul tema della morte prematura e dell'estinzione delle sottospecie di balene che vivono nei nostri mari

19 Maggio 2021 | di Liguria Nautica

Save the Whales - Balena

Al mondo ci sono circa 2 milioni di balene e circa 20 mila all'anno vengono uccise dal trasporto marittimo internazionale e crocieristico, a seguito di scontri con gli scafi o con le eliche delle imbarcazioni. Una cifra che si aggira intorno all'1% e che, se paragonata a quella delle balene uccise per la pesca, circa 1000, fa riflettere su una problematica sempre più dilagante nei mari di tutto il mondo, dall'Asia al Nord Europa, dal Mediterraneo al Canada, fino all'Oceania.

Il progetto “Friend of the Sea” nasce allo scopo di prevenire e soprattutto sensibilizzare aziende, istituzioni e le persone nella loro totalità rispetto alla salvaguardia dell'ecosistema in cui viviamo. Facente parte delle iniziative promosse dalla “World Sustainability Organization”, una Ong internazionale che porta avanti una missione umanitaria di tutela ambientale, il progetto è diventato uno standard di certificazione per prodotti e servizi che rispettano e proteggono l'ambiente marino. Ad oggi è l'unica certificazione indipendente, accreditata a livello nazionale e che copre sia la pesca sia l'acquacoltura.

Numerose le campagne attivate dagli “amici del mare” in difesa della fauna marina. In particolare, “Save the Whales” si pone il difficile compito di sensibilizzare giovani e meno giovani rispetto al tema della morte

prematura e dell'estinzione delle sottospecie di balene che vivono nei nostri mari. Le collisioni tra cetacei e navi, comunemente denominate “attacchi navali“, sono oggi la più grande minaccia a questa specie animale. Gli equipaggi spesso non sanno che si è verificata una collisione: la maggior parte delle balene morte affonda negli abissi del mare e solo, forse, il 10% viene portato a riva.

Per approfondire la mission di “Friend of the Sea”, che l'8 giugno pubblicherà uno studio con le strategie per la salvaguardia faunistica marina adottate da circa 50 aziende di shipping e compagnie crocieristiche, abbiamo avuto il piacere di intervistare il fondatore e direttore Paolo Bray, nonché direttore del progetto internazionale Dolphin-Safe / Earth Island Institute.

Partiamo dalla mission di “Salviamo le Balene”. Prevenzione è la parola chiave.

Si stima che circa 2 milioni di balene sopravvivano negli oceani, nonostante anni di caccia alle balene. La moratoria internazionale, entrata in vigore nel 1986, ha permesso ad alcune popolazioni di riprendersi. Sebbene Norvegia, Giappone e Islanda continuino ad uccidere circa 1000 balene ogni anno, l'attuale principale causa di morte per questi giganti del mare sono le collisioni fatali con le grandi navi (in inglese “whales ship strikes”), che si stima determinano ogni anno la morte di circa 20 mila balene, quindi venti volte la mortalità dovuta alla caccia.

Non solo, la presenza sempre maggiore di grandi navi – l'industria del trasporto marittimo è raddoppiata in vent'anni – e la velocità sempre maggiore delle grandi navi impattano negativamente sulla libertà di movimento delle balene, che quindi sono costrette a sprecare molta più energia per raggiungere le aree degli oceani dove si alimentano o si riproducono. Insomma, la vita delle balene è sempre più difficile ed è presumibile che l'impatto sulle loro popolazioni, a volte composte da poche centinaia di individui, possa portare alcune specie all'estinzione. È dunque fondamentale che i grandi operatori del trasporto marittimo, delle crociere e anche della pesca industriale si attrezzino per ridurre il rischio di collisione.

Quanto sono importanti le balene per l'ecosistema marino?

Per anni si è pensato che le balene non avessero un ruolo importante nell'ecosistema, in considerazione del limitato numero di individui negli oceani. Studi scientifici più recenti hanno invece dimostrato il loro ruolo essenziale nel disperdere materiale organico e minerali, alimento per altre specie acquatiche e per il fitoplankton, dai fondali alla superficie e anche lungo i loro percorsi migratori. Il fitoplankton, a sua volta, è un importante regolatore della presenza di CO₂ nell'atmosfera. Le carcasse delle balene sono anche fonte di cibo essenziale per alcuni pesci. Indipendentemente dall'ormai dimostrata importanza per l'ecosistema marino, le balene rappresentano per l'uomo una presenza fondamentale quali animali iconici. Anche solo questo sarebbe sufficiente per giustificare ogni sforzo che ambisca a proteggerle.

Una campagna che vuole sensibilizzare ma allo stesso tempo è una call to action per gli operatori del mare. Come opera “Friend of the Sea” per ovviare allo scontro tra balene e imbarcazioni?

“Friend of the Sea” premia con il logo “Whale-Safe” quegli operatori di navi da trasporto, da crociera e da pesca che implementano misure atte a ridurre il rischio di impatto con le balene. Le aziende devono installare sistemi a bordo, quali ad esempio le telecamere a raggi infrarossi, per avvistare grandi cetacei che si trovano sulla rotta. Devono, inoltre, prevedere misure di riduzione del rischio di impatto anche in zone normalmente frequentate dalle balene. Infine, devono comunicare regolarmente avvistamenti ad altre imbarcazioni e per scopi scientifici tramite piattaforme online già funzionanti. La certificazione “Whale-Safe” permetterà al pubblico, ai turisti e alle aziende che usufruiscono dei servizi di trasporto marittimo, di identificare quegli operatori maggiormente impegnati nella riduzione degli impatti letali sulle balene.

Quanto conta la sinergia tra settore pubblico e privato nei progetti di “Friend of the Sea”?

“Friend of the Sea” è un programma della “World Sustainability Organization”. La nostra attività consiste nel certificare e promuovere prodotti e servizi sostenibili e supportare, tramite le entrate derivate dalla certificazione, progetti di conservazione e sensibilizzazione. L'attività di certificazione mantiene la totale indipendenza dall'industria produttrice. Auspichiamo, invece, sempre un coinvolgimento del mondo produttivo per contribuire ai progetti di conservazione. Per quanto riguarda il settore

pubblico, collaboriamo con alcune istituzioni internazionali, università ed altre organizzazioni. Siamo anche una certificazione di riferimento, per i prodotti ittici, raccomandata nei Criteri Ambientali Minimi per le forniture alla Pubblica Amministrazione.

Come riuscite a dialogare con le diverse sensibilità nazionali e quali sono le criticità maggiormente riscontrate?

Come detto, siamo sempre aperti a collaborazioni con altre entità. Spesso è difficile trovare punti d'incontro tra i diversi approcci e dunque conviene sviluppare proprie strategie ed operare in maniera indipendente. Per fortuna è comunque possibile trovare obiettivi comuni e collaborare.

Nella sfera del quotidiano, come si può contribuire alla tutela dell'ecosistema marino?

Indubbiamente, il modo in cui possiamo contribuire maggiormente a prevenire il nostro impatto sul mare e le sue risorse è consumare solo quanto necessario, riducendo gli sprechi. Per coloro che scelgono di consumare specie ittiche, non posso che suggerire di rifarsi a certificazioni di sostenibilità di terza parte, come "Friend of the Sea". È sempre meglio non generalizzare, in quanto ogni specie può avere un impatto o essere prodotta in maniera sostenibile, dunque risulta fondamentale il ruolo delle certificazioni, che implicano una verifica indipendente e un monitoraggio continuo. E non scordatevi, quando andate in crociera, di richiedere ai vostri operatori che siano certificati "Friend of the Sea" e "Whale-Safe".
Victor Venturelli

Da LIGURIA NAUTICA direttore Alessandro Fossati, testata giornalistica on line

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

Stefano Messina (Assarmatori): per le crociere a Venezia é il momento di decisioni e di tempi coerenti

“Qualcosa si sta muovendo e spero vivamente che alcune delle incongruenze del decreto sulle crociere a Venezia possano essere presto risolte”. Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, nota con soddisfazione che diversi emendamenti presentati da numerosi esponenti di vari partiti “hanno accolto i segnali di disagio lanciati dalla comunità marittima e portuale”.

“È vero che della questione delle crociere a Venezia si discute da anni, ma la gestazione del provvedimento è stata troppo rapida e non ha tenuto conto delle complessità della situazione, finendo per non dare soluzioni contestuali, come chiedevano le compagnie che da anni auspicavano una soluzione diversa dalla Giudecca”.

“Ora, però”, ha proseguito Messina, “si cominciano a individuare i correttivi ed è per questo che credo vadano fissati alcuni punti fermi. In primo luogo, va definita una data certa per la ripresa delle crociere a Venezia, che consenta i primi accosti a Marghera già nella primavera del 2022. In caso contrario si metterebbe a rischio l'intera stagione, con quel che comporterebbe per l'economia della città e per il mercato turistico nazionale”.

“Vanno poi adeguati i sostegni al reddito dei lavoratori, alle compagnie e agli operatori terminalistici. C'è un vasto segmento dell'economia veneziana, con ricadute anche nazionali, sul quale il decreto ha un forte impatto, solo parzialmente compensato dalle misure attuali. Inoltre le procedure per i lavori devono essere semplificate al massimo per rispettare i tempi strettissimi necessari alla loro realizzazione. Sembra quindi un controsenso prevedere l'applicazione della VIA, la Valutazione d'Impatto Ambientale, anche per semplici interventi di manutenzione su canali già normalmente in uso”.

“Infine, è bene che la valutazione sulla possibilità di riutilizzare il canale Vittorio Emanuele II per il transito di navi di piccola stazza sia effettuata su basi tecnico nautiche, tenendo fuori qualsiasi posizione pregiudiziale e ideologica”.

“Quello di Venezia”, ha concluso Messina, “è un Hub portuale fondamentale e le decisioni che si prendono su di esso hanno un impatto anche sull’intero sistema portuale dell’Adriatico. Questo equilibrio va salvaguardato insieme alla funzione stessa di Venezia come Home Port”.

Roma, 30 luglio 2021

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale

0041 786433361 0039 3484144780

o*o

CATTIVI MAESTRI MA POTENZA DEL DENARO

Onu: così Soros, Gates e Ford decidono i
diritti umani

Da La nuova Bussola Quotidiana, R.Cascioli, direttore

L'Eclj pubblica un rapporto di 92 pagine che mostra come la maggioranza di esperti del Consiglio dei diritti umani dell'Onu siano condizionati dai finanziamenti di alcuni Stati e organizzazioni come le fondazioni Ford e Gates e l'Open Society di Soros, con un'agenda contro vita e famiglia. Disponibile online, il report è pieno di cifre, fatti e nomi.

È online da un giorno il nuovo report dell'European Center for Law and Justice (Eclj) di Strasburgo, intitolato: "Il finanziamento degli esperti dell'Onu nell'ambito delle procedure speciali del Consiglio per i diritti umani".

Al Consiglio dei diritti umani, con sede a Ginevra, la stragrande maggioranza di esperti e funzionari di alto livello sono controllati e condizionati dal volere di alcuni Stati e di poche grandi fondazioni 'filantropiche' che determinano le relazioni da approvare all'Onu. Credete ancora alla Dichiarazione universale dei diritti umani? Al Consiglio Onu di Ginevra sono rimasti in pochi a crederci.

Il suddetto rapporto è disponibile oggi nella sola versione francese (quella inglese verrà pubblicata ad inizio agosto) sul sito dell'Eclj. L'Eclj, guidato da Gregor Puppink, è lo stesso istituto che, all'inizio del 2020, aveva pubblicato un altro interessante report, quello sui conflitti di interesse alla Corte europea dei diritti umani e i legami di almeno 22 giudici con George Soros.

Il report di questi giorni svela le ragioni di fondo che spingono gli esperti del Consiglio dei diritti umani a promuovere diritti 'storti', ovvero contrari alla dignità umana, ai genitori, alla libertà religiosa e di educazione. Le 92 pagine del documento sono fitte di dati, cifre, nomi e cognomi di quanti dovrebbero rappresentare il volto dei diritti umani nel mondo e, in realtà, sono agenti della Fondazione Ford, della Fondazione Gates e della Microsoft, delle molteplici fondazioni e organizzazioni di Soros o di Paesi come la Svezia, gli Usa, il Regno Unito, l'Olanda. Fantasie complottiste o antiglobaliste? Nulla di tutto ciò: nel report ci sono fatti, prove e diverse ammissioni dei passati e attuali esperti e incaricati speciali su specifici aspetti dei diritti umani.

La ricerca, che è stata condotta anche attraverso interviste con una trentina di esperti e componenti di gruppi di lavoro dell'Onu, è relativa ai finanziamenti 'donati' da Stati e fondazioni private ad esperti presentati come indipendenti, ma che di fatto sono dipendenti da queste istituzioni

che impongono, attraverso soldi e promesse di carriera (mantenute in casi precedenti), le priorità, i contenuti e le iniziative legate alle relazioni annuali presentate poi dagli stessi esperti all'Assemblea delle Nazioni Unite.

Fondazioni come quelle di Ford o, in particolare, l'Open Society di Soros 'catturano' e occupano interi settori e materie specifiche, con la compiacenza dello stesso Consiglio dei diritti umani, attraverso la scelta degli esperti, il loro finanziamento, la determinazione delle loro priorità e la diffusione delle loro relazioni. Questo condizionamento determina una distorsione del diritto internazionale, o ne indirizza l'interpretazione, sia al fine di indirizzare le sentenze delle corti internazionali, in Europa e in America Latina soprattutto, sia per influenzare la dottrina stessa del diritto internazionale nei dibattiti accademici. Il sistema dei finanziamenti del Consiglio dei diritti umani, non a caso guidato da decenni da abortiste e devote ai dogmi Lgbt, consente ai donatori privati (Stati o fondazioni) di finanziare in modi diversi (organizzando per loro viaggi, pagando loro gli esperti, associandoli come professori nelle università, facendoli parte di consigli di amministrazione, fornendoli direttamente di denaro sonante) singoli esperti e rapporti su specifiche materie.

La precarietà finanziaria e l'opacità delle procedure interne all'Onu facilita l'azione di questi nuovi padroni dei diritti umani; leggiamo ad esempio nel report che "tra il 2015 e il 2019, il 40% del bilancio delle procedure speciali proveniva da finanziamenti extra-bilancio, forniti da alcuni Stati, Ong e fondazioni private. Infatti, mentre il bilancio ordinario delle procedure speciali era di 68 milioni tra il 2015 e il 2019, altri 20 milioni di dollari sono stati donati volontariamente all'insieme delle procedure speciali, principalmente da Paesi Bassi, Germania e Stati Uniti. Inoltre, durante lo stesso periodo, alcuni Stati hanno anche contribuito con 14,6 milioni versati a 51 dei 121 esperti con donazioni finalizzate attraverso il Consiglio Onu".

Non solo, durante lo stesso periodo, 37 dei 121 esperti hanno riferito di aver ricevuto altri 134 pagamenti finanziari diretti per un totale di circa 11 milioni di dollari, la quasi totalità dei quali non è stata dichiarata nella dichiarazione annuale della loro attività o è stata descritta come "donazioni per svolgimento incarico", senza la cifra o la specificazione del donatore o la rendicontazione delle spese. Di questi 11 milioni di dollari di pagamenti o donazioni dirette, più di 5.5 milioni sono stati versati da Ong e fondazioni

(Ford con più di 2 milioni; Soros con circa 1.6 milioni), 1.4 milioni da parte di università, 3.8 milioni da parte di singoli Stati europei e 220 mila dollari da parte di organizzazioni internazionali. Le fondazioni Ford e Soros hanno inoltre finanziato con 1.6 milioni di dollari complessivi università, centri di ricerca e altre organizzazioni con lo specifico obiettivo di sostenere e indirizzare il mandato di alcuni esperti dei diritti umani dell'Onu. Le due fondazioni non solo pagano, ma pure indicano i nomi di funzionari e degli stessi esperti indipendenti del Consiglio dei diritti umani dell'Onu, molti dei quali sono stati o sono tuttora alti dirigenti delle loro organizzazioni filantropiche: della galassia di Soros (Open Society Foundations, Amnesty International, Human Rights Watch e International Commission of Jurists) fanno parte almeno 37 esperti speciali, mentre Ford e Soros condividono la 'presa' su altri 32.

Ma non sono solo questi 69 esperti speciali dell'Onu ad essere condizionati e promossi dai suddetti filantropi per i fini umanitari che tutti conosciamo (diritto all'aborto, imposizione dei dogmi Lgbt ed abolizione dei diritti dei genitori all'educazione, limitazioni alla libertà religiosa, eccetera). In fondo, l'incarico di esperto speciale in un settore dei diritti umani dell'Onu è a titolo gratuito, ma in realtà... c'è molto di più nel report dell'Eclj.

Dona Ora

Luca Volontè

Da Professione Reporter

COME MAI NON NE PARLANO PIU' I MEDIA ?

Razza, partiti, religione: bufera a Repubblica sui dati dei giornalisti. E dietrofront

30 luglio 2021

Il pomeriggio del 29 luglio è stato un brutto pomeriggio a Repubblica. Il giornale sta per essere trasferito da Gedi a Gnn, all'interno dello stesso gruppo, dove già si trovano la Stampa, il Secolo XIX e nove testate locali. Per preparare il passaggio è arrivato a tutti i giornalisti del quotidiano fondato da Eugenio Scalfari un documento di richiesta di notizie personali: fra l'altro, la propria "origine razziale o etnica".

Grida di dolore, assemblea infuocata. Ritiro del provvedimento e addirittura, il 30 luglio, una spalla di prima pagina del direttore Maurizio Molinari. Un articolo di spiegazione tecnica e di impegno affinché non succeda più nulla del genere.

ASSEMBLEA IMMEDIATA

La premessa del documento spiegava che dovendo spostare la testata da una società all'altra, era necessario per i giornalisti anche lo spostamento dei loro dati sensibili. E quindi la richiesta di rispondere a domande su: appartenenza a un partito politico, a un sindacato, quale origine razziale o etnica, stato di salute, convinzioni religiose. Nulla di mai accaduto prima. I giornalisti di Repubblica non credevano ai loro occhi. Il Comitato di redazione ha immediatamente convocato l'assemblea. E' stato informato il direttore, è stata coinvolta l'Azienda. Nel corso dell'assemblea è arrivata la notizia che il documento veniva ritirato.

Per ottenere informazioni dettagliate si è dovuto attendere il mattino dopo e leggere il pezzo in prima di Molinari, intitolato "Quando le parole sono malate". "Per un errore burocratico -scrive Molinari è stata recapitata per mail a ogni giornalista un'informativa sulla privacy nella quale si elencavano i dati personali sensibili che sarebbero potuti essere oggetto di trattamento. L'intervento dei redattori e dell'azienda ha consentito di

identificare e correggere in tempi rapidi una procedura che ancorché pensata per tutelare i diritti dei lavoratori e redatta in osservanza delle norme sulla privacy appariva il suo esatto contrario. Un errore, appunto”.

PAROLE MALATE

Ma Molinari va avanti, dice che “si è voluto comprendere da dove arrivava in un documento sulla privacy l’agghiacciante definizione ‘origine razziale o etnica’ riferita a una delle categorie dei dati personali sensibili passibili di trattamento. Come fosse possibile che a 83 anni dall’infamia delle leggi razziali e a 76 anni dalla sconfitta del nazifascismo la parola razza continuasse a inquinare il nostro linguaggio”. Ebbene: “Una delle parole più malate della Storia d’Europa compare nel testo del regolamento Ue 2016/679, che al comma 1 dell’articolo 9 parla di ‘origine razziale o etnica’ con il risultato di veicolarla nel nostro ordinamento con il decreto 101 del 2018. Ovvero nei testi del Codice Privacy della Repubblica italiana si parla di razza, mentre la Francia nel 2018 e la Germania nel 2020 l’hanno abolita dalle loro Costituzioni”. Conclusione: “Ci batteremo per espellerla dai testi ufficiali Ue come dalle nostre leggi, incluso l’articolo 3 della Costituzione”.

Professione Reporter

© 2021 PROFESSIONE REPORTER - Salviamo il giornalismo: le notizie, i problemi, le idee - Testata telematica non soggetta all’obbligo di registrazione secondo l’art. 3-bis della legge 16 luglio 2012, 103. - Privacy policy - Sito realizzato da Valerio Volpe - Hosted by Centro di Documentazione Giornalistica srl

Contattaci: info@professionereporter.eu

FINE