

22 DL NOTIZIE 2022

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA

E DI MARE...Blog... 6 novembre 2022

www.deciolucano.it

Nucleare e risorse verdi

https://www.ship2shore.it/it/shipping/ship2shore-consegna-l-award-2022-a-deciolucano_82679.htm

Riceviamo da una grande nave passeggeri:

La situazione a bordo delle navi non è la migliore e molta gente sta abbandonando. Ci stiamo guardando intorno perchè non si può andare avanti, hanno tolto dignità al lavoro marittimo. In generale ormai le cose non vanno più bene un pò ovunque. Inoltre con la nuova legge del registro internazionale gli armatori possono cambiare bandiera quando vogliono, senza contare che questa estate hanno imbarcato personale senza corsi IMO e senza libretto di navigazione. La marineria italiana sta morendo e con essa gli equipaggi, c'è molta preoccupazione a bordo.... (G.D.)

Alcune risposte:

La marineria non si ferma, ordina navi da 25mila teu , i combustibile preferiti sono il metano ma anche il metanolo e l'idrogeno verde, ibridesfruttando l'energia del vento con batterie a base di ioni di litio, unità di piccole dimensioni ma con l'assist di

ABS , il Registro americano. Il 4,5% della flotta naviga con combustibili alternativi, le ultime statistiche rilevano che le emissioni di gas effetto serra per le navi raggiunge il 13,5% , mentre l'aviazione sfiora il 15% e i veicoli su strada il 71 per cento...

Una sintetica analisi

Nel 2011 il Seafarers' Bulletin dell'Itf , International Transport Workers' Federation, usciva con le copertine dallo slogan " No place to hide" dedicato alle Flags of convenience , cioè quelle navi con bandiere che negli anni 50 e 60 chiamavamo bandiere ombra o graziosamente di comodo.

Il Registro Internazionale (e poi la Tonnage Tax) ha permesso alla flotta italiana di ritornare tra le prime dieci nella classifica mondiale. I primi tempi gli equipaggi erano definiti una "babele " di razze e di lingue, la figura del comandante straniero era giuridicamente insostenibile, ma poi , stante la penuria di naviganti nazionali , la situazione a bordo si normalizzò in base ad accordi tipo Manila, tanto che petroliere di bandiera norvegesi navigavano con equipaggio filippino, dal comandante al mozzo. Furono incrementati i corsi Imo , in Italia per fare l'esame del certificato (titolo professionale) da terzo ufficiale, bisognava aver superato dieci corsi . Forse troppi.

Tra pandemie , globalizzazione, la commissione europea

Roma, 16 settembre 2022 Il Decreto Aiuti ter consentirebbe di rispondere con soddisfazione a quanto richiesto dalla Decisione della Commissione Europea del giugno 2020".

È la dichiarazione del Presidente di Assarmatori Stefano Messina alla traccia del Decreto Legge, in particolare per l'estensione del Registro Internazionale alle compagnie di navigazione che battono bandiera di un Paese dell'UE.

L'Europa, annunciando l'estensione del Registro Internazionale, sottolinea che "l'Italia si è impegnata ad apportare una serie di modifiche al suo regime per evitare indebite distorsioni della concorrenza e per evitare qualsiasi discriminazione tra le compagnie armatoriali e i registri dei diversi Stati facenti parte dell'Area Economica Europea".

La Commissione europea ha approvato l'estensione fino al 2023 del Registro Internazionale delle navi e la Tonnage Tax per le unità impiegate su rotte internazionali.

Ma l'obiettivo principale è la sbrurocratizzazione delle norme per la gestione dei vettori e degli equipaggi.

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

Il Collegio Nazionale Capitani di Lungo Corso e Macchina in collaborazione con SCS Yachting organizza il convegno: "La Responsabilità civile e penale del Comandante di Yacht e del Direttore di macchina"

Sottotitolo: Quali rischi sono trasferibili all'Assicuratore

Lunedì 05 Dicembre 2022

ore 16.30 al Galata Museo del Mare di Genova

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

Mediterraneo al centro. Italia al centro. Sicilia il centro. I cambiamenti in atto negli assetti geopolitici, commerciali, produttivi ed energetici schiudono prospettive inesplorate.

Se ne parlerà nell'incontro che l'AdSP del Mare di Sicilia occidentale organizza il 21 dicembre 2022 presso il Palermo Cruise Terminal.

Barbara Gazzale

info@starcomunicazione.com

Roma Lo sblocco dei fondi del PNRR a sostegno degli ITS Academy del Mare rappresentano un'eccellenza formativa.

Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Tecnico “Education e capitale umano” della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), ha espresso apprezzamento per lo sblocco dei fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza a sostegno degli ITS Academy, le scuole che erogano percorsi di formazione post-diploma ad alta specializzazione.

da InforMARE quotidiano indipendente di economia e politica dei trasporti, direttore responsabile Bruno Bellio

www.informare.it

LETTURE SEGNALAZIONI

AIOM

Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi Trieste

NEWSLETTER N.8/22

In questo numero:

Supplemento della Newsletter: testo integrale del contributo del prof. Sergio Bologna al Documento strategico sulla mobilità e la logistica sostenibili

Dai porti, punto di incontro tra i popoli, si può favorire la pace

Uno sguardo all'andamento dei noli spot e altro...

Filiere globali e norme che regolano i contratti di logistica in materia di lavoro

Consorzi marittimi. Il rischio del cartello

Incentivi del MIMS per le imprese di navigazione

Meccanismo per collegare l'Europa, pubblicati bandi 2022 nei trasporti

The Medi Telegraph Shipping and Intermodal Transport
la newsletter settimanale contiene un lungo studio per la sicurezza navale e molti altri articoli interessanti.

Shipping Italy, quotidiano online di Nicola Capuzzo, Shipmag e altri Mews magazine, il fondatore della serie shipping e logistica è Ship2Shore di Angelo Scorza.

VITA E MARE E' online il periodico di cultura e informazioni n. 9/10, sett./ottobre edito dal Collegio Nazionale Caitani lc e dm , da 57 anni. diretto da Bettina Arcuri. Ottimi articoli, a mano a mano che naviga in pieno " oceano " questo giornale assume connotati sempre più professionali spaziando su tutto l'orizzonte del settore MARE.

RIVISTA MARITTIMA giugno 2022 , diretta dal Capitano di Vascello Daniele Sapienza, allegato un supplemento a cura di Daniele Panebianco dal titolo **Compendio SICUREZZA E DIFESA MARITTIMA** . Il supplemento spiega l'evoluzione dei concetti di **Difesa e Potere Marittimo** per aprire una finestra sul panorama geopolitico e analisi nel contesto geostrategico di riferimento. Più recente l'analisi delle strategie marittime della NATO e dell'Unione europea per approdare alla strategia navale della Marina Militare , l'assetto istituzionale nazionale per la sicurezza in mare, le operazioni di sicurezza marittima. Per concludere uno studio sul **Potere Marittimo italiano nel XXI secolo** sulla governance del Mediterraneo, un mare sempre meno libero, (20%), che impone conoscenza, vigilanza, diplomazia, personale preparato, unità navali sempre nuove adeguate alla situazione .

TTM **Tecnologie Trasporti Mare- L'automazione Navale, la rivista dello shipping e delle categorie che lo rappresentano, organo Atena, Propeller, edito da 53 anni , oggi del gruppo Gedi, col n. 5 settembre/ottobre è in distribuzione dal 25 ottobre. Coordinatore editoriale Angelo Marletta.**

○*○*○*○*○*○*○*○*

E' stato presentato il 28 ottobre per i venerdì a paxo da Compagna a Palazzo Ducale il libro "**In cammino tra castelli e fortezze della Liguria**" di Claudio Priarone , Erga edizioni , itinerari suggestivi ripercorrendo storie e vicende note e meno note della regione ligure.

Il libro è stato presentato dall'autore, da **Francesco Pittaluga e Isabella Descalzo.**

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Dal premio speciale a Claudio Magris, al riconoscimento a Pajtim Statovci: il Premio Lattes Grinzane 2022, è stata l'occasione per incontri e riflessioni sul ruolo della scrittura e sulla capacità dei libri di affrontare le grandi questioni della contemporaneità. Grazie alle voci e ai diversi punti di vista di autrici e autori provenienti da tutto il mondo, come Auður Ava Ólafsdóttir e Simona Vinci.
da Il Libraio, ampio reportage.

CSTN Notiziario Centro Studi Tradizioni Nautiche Il porto della cultura del Mare... Lega Navale italiana, Napoli. E' in lettura il n. 123 novembre 2022.

Rvista online, grafica da cartaceo che lo rende più accattivante, collaboratori di prestigio, contenuti di storia, sport, cultura, diretto da Paolo Rastrelli.

QUESTO FRAGILE AMBIENTE

Come estinguere il dissesto idrogeologico

Una interessante proposta dell'ing. Giorgio Marega

TRIESTE *Caro Decio, leggo nel precedente Blog n. 21 l'articolo sul dissesto idrogeologico in Liguria. Ti dico subito che in Italia, fatto 100 lo sforzo strutturale canonico, 10-20 sono sforzi sismici e 300-500 sono sforzi da instabilità del terreno.*

Vorrei prendere contatto con Ance per ragioni di lavoro riguardo tiranti che ho messo a punto proprio per sostenere costoni di roccia friabile. Nel 2019 in occasione dei lavori parafulmine Lanterna (l'ing. Marega è stato provvidenziale nel ripristino delle funzioni della Lanterna) avevo contattato dei professionisti di Genova. Poi il Covid ha cambiato i rapporti fra le persone, io sono andato avanti. ho sviluppato un tipo di tiranti che si incastra anche nella roccia fratturata tipica fra Savona e Col di Cadibona che ritrovo anche nel "cappellaccio di alterazione del flysch proprio del territorio di Trieste e di parte dell'Istria". Brevettato e prototipato, impianto pilota per un muro di contenimento terra fino a 4 metri di altezza. 22 tiranti che hanno avuto il 100% di successo. Nel mio piccolo al posto di fori di 11-14 metri per raggiungere l'arenaria compatta, mi fermo a 6-9 metri nel cappellaccio. Con una carotatrice minuscola da 6 kW dimezzo i tempi Adesso sono cantierati gli ultimi 8 tiranti. Il muro è in pietra e acciaio, una tecnica di "banchina dall'alto" con lamiera navali taglate plasma sostiene il terreno da sopra a sotto senza puntelli/ingombri per chi deve scavare o per chi deve fare il muro. Del giardino, TUTTE le piante sono state salvate, il misto terriccio e roccia ha tenuto quel poco di costipazione che aveva assunto in 100 anni: evitato dissesti delle fondazioni delle casa 7 metri a monte.

L'ancoraggio dei tiranti è basato su un cono di acciaio infilato in fondo al foro, sopra, il foro riempito di ghiaia. Mettendo il tirante in trazione il precarico costipa la ghiaia nei vuoti e incastra l'ancora che più tiri più si incastra. nella ghiaia, la ghiaia a sua volta si espande negli anfratti o nel terriccio e là si pianta. Niente cemento, niente additivi che "filano" negli anfratti di terreni da piangere. superando il cucchiaio di frana come vuole la geotecnica.

Una tecnica tanto umile quanto sorprendente studiata apposta per la Liguria
Un caro saluto.

Giorgio Marega

FORUM PERMANENTE LOGISTICA
EUROPEA Un mare di Svizzera a Lugano
Evento organizzato da Lugano International Logistics Forum e Astag

Ponzellini: “Un bond con prelievo forzoso Per far finanziare le infrastrutture da chi le usa”

Lugano, 26 ottobre 2022 – Sradicare il meccanismo per cui le banche si assumono rischi solo per operazioni a breve e si tengono lontane dalle operazioni a lungo periodo, con la conseguenza di escludere dal credito le infrastrutture che garantirebbero una maggiore sicurezza del credito stesso. Pensare immediatamente a manovre di riaggiustamento del debito, attraverso il piazzamento di titoli forzosi al posto di prelievo fiscale. Titoli che “dovranno” essere acquistati da chi utilizza più intensamente le infrastrutture, le deteriora utilizzandole, e attraverso questo acquisto forzoso di titoli mirati alla realizzazione di queste infrastrutture.

La proposta è stata lanciata oggi al convegno “Un mare di Svizzera” in corso a Lugano, da **Massimo Ponzellini, Presidente Onorario della BEI**, che ha fra

l'altro preconizzato per la logistica, oltre a un'evoluzione obbligata verso una trasformazione delle regole di finanza per le infrastrutture, un vero e proprio cambiamento di "status" da servizio in utility.

Ponzellini ha aspramente criticato anche il meccanismo di funzionamento dell'Unione Europea, definendolo il meccanismo del "no", ma, oltre a quello delle banche, l'atteggiamento di altri soggetti finanziariamente forti, come le assicurazioni che non investono su infrastrutture in grado di abbattere del 28% il loro rischio assicurativo. Ha concluso che le infrastrutture "sono della gente", e, nel silenzio assoluto di soggetti come Confindustria, sono state sino a oggi sottovalutate dalla politica che della gente dovrebbe essere espressione.

"Provocatoriamente – ha concluso Ponzellini – si potrebbe affermare che il nostro Paese vanta riserve auree molto consistenti, quando i lingotti valgono e rendono molto meno di un porto".

Barbara Gazzale



Massimo Ponzellini presidente onorario BEI nel suo intervento a Lugano

Think tank della logistica europea

Lugano si candida a diventare un Forum permanente di dibattito sulla logistica europea, sulle infrastrutture e il loro finanziamento nonché sui grandi fenomeni di trasformazione nell'interscambio mondiale.

Questo il messaggio forte lanciato da Filippo Lombardi, presidente di LILF (Lugano International Logistics Forum) e da Adriano Sala, Presidente di ASTAG (Associazione svizzera dell'autotrasporto) durante la quinta edizione di Un Mare di Svizzera in corso a Lugano.

“Grazie all'effetto trainante di Un mare di Svizzera - ha affermato Lombardi – Lugano si rivela sede ideale per un dibattito allargato e continuo su queste tematiche, proponendosi l'obiettivo di generare nuove opportunità sia per il Ticino sia per tutti i territori che si allungano lungo l'asse dei traffici Nord Sud”.

2026 anno della svolta.

Pronte tutte le opere di Genova e del Nord Ovest

Sarà il 2026 l'anno della svolta e non solo per il porto di Genova, ma per l'intero sistema logistico italiano. Lo ha affermato, con certezze senza precedenti, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che è intervenuto a Lugano alla quinta edizione del forum internazionale Un mare di Svizzera.

ASTAG: se le ferrovie merci crescono

è merito della collaborazione con l'autotrasporto

“Se in Svizzera il trasporto merci su carri ferroviari cresce, ciò accade grazie all'intermodalità e quindi all'apporto decisivo dell'autotrasporto che, anche in periodi di emergenza, ha realizzato e realizza quelle condizioni di pari dignità fra le diverse componenti del trasporto merci e di complementarietà che sono all'origine del successo del modello Svizzero”.

Barbara Gazzale

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

+39 348.4144780

www.starcomunicazione.com

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“ SULLA ROTTA DI CAPO HORN CON LE NAVI DEL LLOYD DEL PACIFICO “

Questo capitolo della Storia della Marineria oltre alla presentazione inedita e forse poco conosciuta di navi e di armatori , è anche autobiografica. L'autore ci racconta in prima persona le sue esperienze di viaggio , i suoi incontri in terre dall'altra parte dell'oceano.... (DL)

PREMESSA

Dopo esserci occupati negli scorsi capitoli di varie compagnie di navigazione e relative unità impegnate nei traffici di cabotaggio mediterranei o nazionali, riprendiamo le nostre ricostruzioni storiche ricordando alcune società che sono state pioniere nei collegamenti transatlantici italiani: alcune le abbiamo già incontrate, altre no, ed è di queste che ci vogliamo occupare adesso, rievocando come primo esempio le vicende operative di una compagnia quasi del tutto dimenticata ma che, al pari delle altre che andremo a riscoprire in seguito, è stata importante per avere contribuito a porre le basi di quella che sarà in seguito la “Stagione d’Oro” della nostra Marineria Passeggeri e Mercantile in generale.

“SULLA ROTTA DI CAPO HORN CON LE NAVI DEL LLOYD DEL PACIFICO “

Al pari dei grandi consorzi triestini, veneziani e partenopei, la tradizione marinara ligure è stata da sempre una delle più importanti nella panoramica marittima nazionale.

Di conseguenza si è portati a identificare nella città di Genova il centro più caratterizzante di tale attività, sia in campo armatoriale che cantieristico. Ciò in parte è vero ma rischia di farci dimenticare l'apporto decisivo dato da altri centri della Liguria a questo importante settore dell'economia nazionale, sia prima che successivamente all'Unità d'Italia: da La Spezia a Ventimiglia sono tante le tracce che possiamo rilevare, alcune passate alla storia, altre ancora rilevabili oggi.

Un'importante testimonianza del dinamismo armatoriale della Liguria lo possiamo quindi ritrovare nella Savona della seconda metà dell'Ottocento e dei primi decenni del Novecento quando, eredi di vari organismi a conduzione eminentemente familiare, prendono corpo le iniziative dei cinque fratelli Zino (Alfonso, Dionisio, Eugenio, Luigi e Ottaviano) che, fra 1908 e 1912, riuniscono le loro precedenti attività e le trasformano in un nuovo consorzio rivolto principalmente al trasporto di merci ed emigranti verso le coste occidentali dell'America Meridionale.

Denominato opportunamente “Lloyd del Pacifico”, avrà sede legale a Savona presso lo studio notarile Emilio Scorza in Via Montenotte 30 nel centro della città, sede di esercizio a Genova in Via San Luca 3, Presidente Dionisio Zino e con vari incarichi dirigenziali divisi fra gli altri fratelli.

Alla nuova società verranno ascritti cinque vapori già appartenenti agli Zino, e cioè il “Santiago” di quasi 5000 tonnellate, il “Valparaiso” di 4.900, il “Lealtà” di 4.000, il “Chile” di 3.200 e l' “Alacrità” di 2600. Tutti costruiti fra 1888 e 1893 nei cantieri inglesi di Glasgow e Newcastle, erano per i tempi grandi piroscafi da carico ad eccezione di “Santiago” e “Valparaiso”, già vapori misti “Weimar” e “Gera” del “Norddeutscher Lloyd” germanico acquistati dagli armatori savonesi nel 1908.

Queste due ultime unità, le più importanti della flotta, presentavano la tipica silhouette delle navi passeggeri dell'epoca: prua diritta, poppa a clipper, ampi casseri prodiero e poppiero, basse sovrastrutture continue, due alberi e pronunciato, unico fumaiolo a centro-nave dipinto in giallo-ocra su cui spiccava una grande “Z” rossa, iniziale del cognome degli armatori. Lo scafo pitturato in grigio chiaro e le sovrastrutture colore mogano

conferivano loro un aspetto vagamente “british”, dovuto anche al fatto che, sebbene provenienti da una compagnia tedesca, erano comunque state costruite in Gran Bretagna come quasi tutto il naviglio in ferro e acciaio di quei tempi.

Le loro dimensioni, attestate sui 100 metri di lunghezza e i 14 di larghezza, seppure modeste secondo i parametri odierni, erano perfettamente allineate alle aspettative del momento: basti pensare che loro coeva sarà la “Principessa Mafalda” del “Lloyd Italiano” degli armatori genovesi Piaggio poi passata alla “Navigazione Generale Italiana”, di cui ci siamo già diffusamente occupati e che, in qualità di ammiraglia della nostra flotta passeggeri per alcuni anni, non arriverà alle diecimila tonnellate di stazza: dovremo attendere gli Anni Venti del Novecento per vedere nostre navi passeggeri più grandi finalmente allineate agli standards delle realizzazioni nordeuropee.

“Valparaiso” e “Santiago” potevano trasportare circa 50 passeggeri di Prima Classe, una quarantina di Seconda e ben 1500 emigranti.

La Prima Classe occupava le parti anteriore e centrale delle sovrastrutture: sul Ponte di Passeggiata Superiore disponeva di una elegante sala di soggiorno denominata “salone di musica”, di un salottino per le signore e di un altro riservato ai passeggeri di sesso maschile dove era permesso fumare sigaro e pipa. Sul ponte sottostante le cabine e la sala da pranzo. A poppavia delle sovrastrutture centrali e sul cassero di poppa le sistemazioni della Seconda Classe con le sue cabine, una piccola sala di soggiorno e il ristorante annesso.

Le merci trovavano posto in quattro capienti stive mentre gli emigranti erano alloggiati nei corridoi delle stive stesse o, tempo permettendo, in coperta. Contrariamente a quanto si poteva trovare su altre unità dell’epoca, non erano qui presenti veri e propri cameroni forniti di letti a castello: all’interno del cassero di prua venivano distribuiti i pasti ma, fatta eccezione per uno spazio parzialmente coperto ma privo di arredi di alcun genere, non esistevano sale di soggiorno o spazi ricreativi dedicati.

Le condizioni di trasporto, peraltro comuni a quelle di tante altre unità dell’epoca devolute a questo tipo di traffico, erano al limite dell’accettabile e tali resteranno fino al primo dopoguerra escluso rare eccezioni: possiamo quindi immaginare l’esiguità degli spazi a disposizione di questa moltitudine di persone che sopportavano coraggiosamente tali viaggi disagiati perchè animate dalla forte speranza di trovare Oltreoceano quello che in Patria era loro negato e che a bordo avevano a disposizione solo qualche materasso spesso infestato da pulci e pidocchi, una

scodella ed un cucchiaino di metallo che venivano forniti loro a inizio viaggio e non reintegrati se rotti o smarriti ed erano assistiti da un commissario governativo e da un medico distratto che spesso preferivano alla loro la compagnia dei passeggeri di Prima Classe.

Il fatto poi che i sessi venissero separati, gli uomini da una parte a proravia e le donne coi bambini dall'altra verso poppa, era un provvedimento dalle ragioni facilmente intuibili ma che rendeva ancora più penoso, per le famiglie così divise, un passaggio in mare della durata di due mesi e talvolta anche di più, visto che la velocità delle navi impiegate non superava i 12 nodi.

La linea cui le unità del "Lloyd del Pacifico" vennero adibite era infatti, e tale sarebbe anche oggi, una delle più lunghe e per certi aspetti anche insidiosa dell'epoca: lasciati i porti nazionali, esse scalavano le Canarie (Las Palmas o Tenerife) e Dakar dove si rifornivano di carbone, acqua e viveri per affrontare la lunga traversata fino a Buenos Aires toccando i porti brasiliani di Salvador-Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Porto Alegre e Montevideo in Uruguay.

Non essendo ancora stato aperto il Canale di Panama, alcune compagnie trasportavano i loro passeggeri fino a Colón sul lato atlantico dell'istmo panamense da dove, dopo un trasbordo via terra fino a Balboa sul versante del Pacifico, potevano proseguire il viaggio su di un'altra nave. Altre optavano per il periplo del continente sudamericano: in entrambi i casi si trattava di viaggi molto lunghi e perigliosi vuoi per le condizioni meteorologiche spesso cattive che si incontravano procedendo verso l'estremo sud o per gli inconvenienti di trasbordi a volte complicati attraverso l'istmo di Panama senza considerare il rischio di contrarre malaria o altre malattie tropicali attraversando in quella zona un territorio infestato all'epoca da paludi insidiose e aree comunque malsane.

Per raggiungere i porti del Cile e del Perù, il "Lloyd del Pacifico" scelse di utilizzare la rotta verso Sud e aggirare la Patagonia attraverso lo Stretto di Magellano o doppiando Capo Horn a seconda delle condizioni climatiche: navigazioni entrambe impegnative per la mancanza di radar a bordo e di altri strumenti oggi comuni ma all'epoca ancora da inventare o appena introdotti solo su alcune unità maggiori che solcavano l'Atlantico del Nord. A causa della loro assenza, in caso di nebbie molto frequenti lo Stretto di Magellano, irto di secche e scogli insidiosi, non sempre era praticabile e allo stesso tempo doppiare Capo Horn coi "Quaranta Ruggenti", i forti venti sempre in agguato e il mare perennemente tempestoso, non costituiva più l'incubo dei velieri e dei brigantini dei secoli precedenti ma era pur sempre una sfida per queste navi

dalle dimensioni limitate cariche di passeggeri non certamente avvezzi a simili esperienze.

Una volta doppiato il Continente Sudamericano, rotta a nord verso Valparaiso, porto di Santiago del Cile e poi ultime tappe a Iquique, Antofagasta, Arica e talvolta Callao, scalo di accesso alla vicina Lima, capitale del Perù.

Data l'alta richiesta di passaggi, il collegamento prosperò per alcuni anni, contribuendo alla localizzazione di grandi colonie di nostri connazionali in Brasile, Argentina ma soprattutto in Cile ed in Perù, dove la componente ligure di tale traffico sarà preponderante contribuendo allo sviluppo economico di quelle nazioni dove ancora oggi gran parte della popolazione discende da quegli antichi emigranti, italiani in genere e liguri in particolare. Questi ultimi, al contrario degli emigranti meridionali che erano in massima parte assimilabili ai poveri servi della gleba del nostro lontano passato e che fuggivano dai grandi latifondi siciliani, calabresi e campani dove morivano letteralmente di fame, erano spesso piccoli imprenditori, artigiani o manovali specializzati che emigravano per motivi politici o perchè volevano migliorare le proprie condizioni partendo comunque da una piccola base economica che avrebbe consentito loro di fondare oltreoceano nuove realtà produttive e piccole o grandi aziende che costituiranno la spina dorsale dell'economia di quelle giovani nazioni e che in parte sono arrivate fino ai giorni nostri.

Importante per il "Lloyd del Pacifico" anche il traffico merci: alle "Alacrità", "Chile" ed "Equità" già ricordate, si aggiungeranno fra 1911 e 1913 le nuove "Affinità", "Amistà" e "Attualità", anch'esse di provenienza britannica, di stazza compresa fra le tre e le quattromila tonnellate e tutte costruite a Sunderland fra 1897 e 1902.

L'"Attualità" verrà dotata di sistemazioni per un centinaio di passeggeri di classe e circa 400 emigranti per sostituire temporaneamente la "Valparaiso", requisita dal settembre 1911 al luglio 1913 in occasione del conflitto italo-turco: in tale veste quest'ultima effettuerà 28 traversate fra Italia e coste libiche trasportando più di ventimila militari, circa quindicimila quadrupedi, in massima parte cavalli e muli destinati ai trasporti e quasi quarantamila tonnellate di materiali vari ivi comprese armi e munizioni.

Pesante il contributo del "Lloyd del Pacifico" durante il Primo Conflitto Mondiale, nel corso del quale andrà perduto il "Lealtà", silurato e affondato da un sottomarino austriaco il 10 agosto 1917 al lago di Malta quando, requisito dalla Regia Marina Militare, stava trasportando materiale bellico diretto in Asia Minore. Ugualmente requisito l'"Attualità" e anch'esso silurato e affondato il 20 dicembre 1917 presso Punta Capo Arena sulla costa ionica della

Calabria mentre era in convoglio con un piroscafo norvegese ed una nave statunitense, sotto scorta della nave ausiliaria italiana “Tocra” che fortunatamente ne prenderà in salvo tutto l’equipaggio.

Più grave la perdita di una delle navi ammiraglie degli Zino, la ormai veterana “Valparaiso”, anch’essa vittima di un sommergibile nemico al largo di Marsah Susa in Cirenaica il 12 ottobre sempre di quel disgraziato 1917.

Dopo la fine del conflitto la società riprenderà i collegamenti con l’America Meridionale usufruendo finalmente della nuova rotta del Canale di Panama ultimato quasi in sordina proprio durante le ostilità ma inaugurato ufficialmente il 21 giugno 1920 e destinato a rivoluzionare per sempre la strategia dei collegamenti marittimi interoceanici al pari del Canale di Suez e forse anche di più.

I servizi passeggeri non verranno però ripresi: ormai il traffico emigratorio verso Cile e Perù si era ridotto a poche migliaia di unità annue se non ad alcune centinaia e dovremo attendere il secondo dopoguerra per vederlo di nuovo prosperare. Nell’epoca cui ci riferiamo, maggiori opportunità attiravano ormai verso Nord America e Australia chi prima si rivolgeva all’America Latina e nuove compagnie molto agguerrite, sia italiane che straniere, si affacciavano sul mercato con unità maggiormente competitive e più energiche strategie commerciali e operative.

Anche il “Chile”, trasformato totalmente nel 1919 in nave da carico, sarà perduto come vittima indiretta della guerra urtando contro una delle tante mine galleggianti ancora presenti in mare nel 1921 al largo delle coste sarde, mentre l’ “Alacrità” affonderà nell’ Atlantico in tempesta l’anno successivo.

Il “Lloyd del Pacifico” sopravviverà ancora qualche anno riducendo gradualmente il proprio capitale senza peraltro effettuare nuovi investimenti ma radiando progressivamente tutte le sue ormai obsolete unità: con la ristrutturazione delle compagnie di navigazione nazionali che dal 1932 al 1936 coinvolgerà non solo le società a partecipazione statale ma anche tante storiche compagini dell’armamento privato, passerà alla storia quando sarà liquidato definitivamente sotto la presidenza dell’ultimo dei Fratelli Zino, il Cavalier Alfonso cui toccherà il triste compito di abbassare il sipario su quella che è stata una piccola ma importante compagnia di navigazione che ha contribuito allo sviluppo dell’economia di Stati geograficamente lontani da noi ma al tempo stesso vicini per l’alto contributo di tanti nostri connazionali che vi si sono trasferiti e mantengono ancora oggi forti legami con una madrepatria che sentono ancora loro generazione dopo generazione.

Personalmente, nel corso della mia unica trasferta di lavoro a Santiago del Cile risalente ormai a più di vent'anni fa, ricordo il negozio di un piccolo antiquario navale dove era esposto un vecchio manifesto sepiato ormai sbiadito dal tempo: vi si intravedeva una nave coi colori del "Lloyd del Pacifico" e la bandiera sociale della compagnia con la "Z" rossa ancora in vista. Chiesi al proprietario se fosse in vendita ma lui molto cortesemente mi informò che era un ricordo del nonno e che faceva semplicemente parte dell'arredo della vetrina.

Alcuni giorni dopo mi consolai del mancato acquisto al mio ritorno a Buenos Aires, dove invece andavo spesso in quel periodo e dove al Mercato dell'Antiquariato di San Telmo ho sempre trovato qualche cimelio che oggi fa parte della mia piccola collezione: quella volta, ricordo bene, un posacenere di ceramica in stile liberty della "Navigazione Generale Italiana" che senz'altro avrà fatto la spola fra Italia e Argentina per tanti anni a bordo di una delle prestigiose unità di quella grande compagnia che confluirà poi con "Linea Cosulich" e "Lloyd Sabauda" nella nuova "Italia di Navigazione" di buona memoria.

I posacenere in realtà erano due, leggermente differenti anche se simili, e mi ripromisi di acquistare l'altro in occasione del viaggio successivo già programmato per il mese seguente. Chiesi al proprietario del negozio di mettermelo da parte ma quando ritornai a Buenos Aires il portacenere non c'era più, e nemmeno quell'antiquario. Serranda chiusa, e come quella tante altre: l'ennesima crisi monetaria del Peso argentino aveva mietuto le sue vittime anche fra i piccoli antiquari navali di Buenos Aires, e tanti cimeli delle nostre storiche Marinerie che si trovavano da loro ancora in grande quantità, chissà che fine avranno fatto...

FRANCESCOPITTALUGA

Genova,

4 novembre 2022

ingegnere aeronautico

console Associazione "A Compagna"-Genova

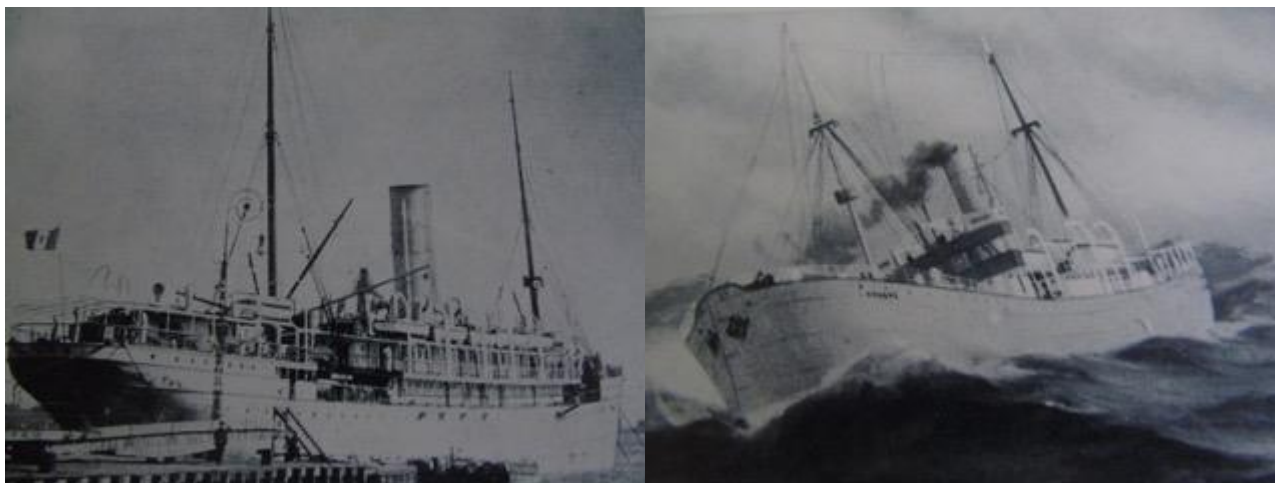
storico aero-navale

Nell'ordine:

1)-nave "Valparaiso" all'attracco in un porto cileno;

2)-nave "Amistà" che doppia Capo Horn in tempesta;

3-4)-posacenere “N.G.I.” collezione privata F.Pittaluga





VICENDE DI STORIA ATTUALE

IL LIBRO *che bisogna leggere oggi per capire la filosofia comunista : l'esempio del disfacimento della Jugoslavia*

LA NUOVA CLASSE di Milovan Gilas

di Stefano Briata

Chi era il braccio destro di Tito e che cosa scrive nel libro uscito nel 1957

Introduzione

Molti non sanno chi è Milovan Gilas (Djilas), eppure è stato un importante dirigente comunista jugoslavo prima di cadere in disgrazia. Oltre che politico è stato anche militare, partigiano e antifascista nel suo Paese.

È stato anche autore di libri interessanti e alcuni importanti che però gli valsero l'inimicizia con la nomenklatura jugoslava e comunista in genere.

È stato il braccio destro di Tito (Josip Broz), e nell'immediato dopoguerra vice-primo ministro della Federazione Socialista Jugoslava, presidente del parlamento e inviato ONU.

Breve cenno biografico

Milovan Gilas nasce il 4 giugno 1911 nel villaggio di Podbišće in Montenegro. Il padre era un commerciante in vista, mentre la madre era insegnante. Rimasto orfano del padre, andò a Berane, dove finì le scuole elementari e il liceo. Ai tempi del ginnasio iniziò l'attività per il movimento operaio locale. Dopo la maturità si trasferì a Belgrado dove nel 1932 si iscrisse all'Università presso la Facoltà di filosofia e diritto. Nello stesso tempo si iscrisse allo SKOJ e allo KPJ, ossia l'allora illegale movimento comunista jugoslavo. Si occupò della stesura e della diffusione di materiale propagandistico all'università: per questo motivo venne più volte espulso dalla facoltà. Nel 1933 fu arrestato dalla polizia durante una manifestazione al mercato di Belgrado e quindi condannato a cinque anni di carcere.

In quel periodo in Jugoslavia c'era la monarchia dei Karageorgevic, che nel 1929 aveva sospeso le istituzioni per il pericolo comunista. In ogni caso la stabilità politica nel Regno era molto precaria.

Durante la detenzione, Gilas tradusse tre romanzi e dieci racconti del sovietico Maksim Gorkij, oltre al Paradiso Perduto di John Milton. Viene rilasciato nel 1936, continuando ad occuparsi della propaganda comunista.

Tra il 1936 e il 1938, nasce la collaborazione tra Gilas e Tito, che si rivelerà fatale per il primo, come sappiamo e vedremo. Tito era allora il segretario generale del Partito Comunista Jugoslavo (KPJ). Nel congresso di Zagabria del 1938, Tito affidò a Gilas l'incarico di organizzare le unità di volontari serbi da inviare in Spagna a sostegno dell'esercito repubblicano, durante la guerra

civile spagnola (1936-1939) e venne eletto membro del Comitato Centrale del Partito.

Allo scoppio della Seconda guerra mondiale, la Jugoslavia dichiarò la propria neutralità. In realtà la monarchia temeva che serbi e croati non avrebbero mai combattuto insieme nell'esercito nazionale. Di fronte agli eventi della guerra, il 4 marzo 1941, il reggente principe Paolo decise di firmare un accordo di alleanza con la Germania. Subito dopo, il 27 marzo, il gen. Dusan Simovic attuò un colpo di Stato ponendo agli arresti il primo ministro e il ministro degli esteri, mentre il giovane Pietro diventò re con pieni poteri; poi, Pietro II e Simovic presero contatti con gli Alleati, ma il 6 aprile le truppe del Terzo Reich e quelle italiane invasero la Jugoslavia occupandola.

Milovan Gilas riuscì a fuggire da Belgrado, rifugiandosi in Montenegro, sua terra natale.

Poco dopo l'invasione della Jugoslavia, si organizzò la resistenza e nel congresso dei comunisti del 4 luglio, Gilas venne nominato delegato del Partito Comunista Jugoslavo in Montenegro, con l'incarico di organizzare l'esercito resistenziale allo scopo di debellare le forze d'occupazione italiane.

Nel frattempo, Gilas si occupò della propaganda e scrisse articoli per Borba, organo ufficiale del Partito.

La guerra di liberazione dalle potenze dell'Asse era tutt'altro che facile, non solo per la disparità di forze tra i due eserciti, ma anche a causa delle continue tensioni tra le varie etnie che componevo l'allora Jugoslavia. In ogni caso, nell'autunno del 1944, le forze resistenziali jugoslave riuscirono a scacciare il nemico e liberare la capitale Belgrado.

Non dobbiamo però dimenticare la caccia all'italiano da parte dei comunisti jugoslavi e italiani in Istria e terre limitrofe, la cui ferita è ancora aperta e mai si rimarginerà.

Torniamo a Milovan Gilas. Dal 1945 al 1954 fu vice-primo ministro. Alla sessione di fondazione del Cominform, svoltasi in Polonia, che aveva sostituito il Comintern (l'Internazionale Comunista), Milovan Gilas aveva rappresentato i comunisti jugoslavi insieme ad Edvard Kardelj.

Nel 1948 ci fu la svolta dei rapporti tra la Jugoslavia e l'URSS. Si arrivò alla rottura dei rapporti tra Stalin e Tito: il primo voleva la Jugoslavia obbediente all'URSS, come gli altri paesi dell'Europa Orientale, mentre il secondo aveva optato per la via autonoma al socialismo.

Gilas era anche editorialista dei giornali ufficiali Politika e Borba, diventando anche uno dei critici principali dei tentativi di Stalin di portare la Jugoslavia sotto il controllo diretto di Mosca. Inizialmente, i comunisti jugoslavi,

nonostante la rottura con Stalin, mantennero una linea centralizzante di stampo sovietico. Ma presto iniziarono a perseguire una politica indipendente di socialismo “liberaleggiante”, sperimentando un programma di autogestione dei lavoratori nelle imprese statali. Gilas fu uno dei promotori di questa politica, ma presto iniziò un processo di evoluzione e deviazione da questa linea. Inoltre, Gilas avviò una serie di nuove idee: lanciò un giornale, Nova Misao (“Il Nuovo Pensiero”), nel quale pubblicò una serie di articoli sull’autogestione e sulla cosiddetta “liberalizzazione” socialista.

Continuò a scrivere per Borba, i cui articoli provocarono un grande dibattito tra la popolazione e soprattutto all’interno della Lega di Comunisti di Jugoslavia (SKJ) Grande eco fu quello intitolato “Anatomija jednog morala” (Anatomia di una morale): in tale articolo, Gilas aveva apertamente criticato il comunismo stalinista in quanto sistema, attirandosi il malanimo della crescente fazione della "nova-klasa" (nuova classe). Nel frattempo, Borba pubblicò una sorta di limite agli articoli di Gilas, imposto dal Comitato esecutivo del Partito Comunista: si trattò del primo passo verso la sua emarginazione politica.

Questa sorta di limite imposta dal Partito, era legata, secondo i suoi più alti dirigenti, al fatto che si era creato un disordine politico all’interno dello stesso; con ciò, Gilas aveva dichiarato al Comitato esecutivo che avrebbe interrotto la pubblicazione dei suoi articoli, ma era tardi, poiché lo stesso Comitato aveva già convocato una riunione straordinaria per discutere e giudicare la posizione Milovan Gilas.

Il 16 e 17 gennaio 1954 si tenne la riunione straordinaria della Lega dei Comunisti (SKJ) dedicata al caso di Milovan Gilas, aperta da Tito che criticò pubblicamente gli scritti di Gilas; sottolineò come Gilas avesse attaccato la Lega dei Comunisti (SKJ), come avesse tentato di istigare all'anarchia, e come avesse predicato la democrazia pura e facendo ciò come avesse denigrato lo SKJ. Durante la seduta fu criticato Vladimir Dedijer in quanto direttore del giornale Borba e quindi “complice” di Gilas. Lo stesso Gilas non reagì perché sapeva che la sua sorte era già segnata.

La riunione aveva sentenziato che i pensieri di Milovan Gilas erano contrari alla linea politica stabilita dal VI Congresso della Lega dei Comunisti Jugoslavi (SKJ); che questi pensieri avevano indotto l'agitazione e la confusione in tutto il Partito; che i pensieri avevano colpito esclusivamente il Partito; facendo ciò aveva cercato di infrangere il concetto dell'ideale unità dello SKJ e del paese intero.

Risultato: Gilas venne escluso dal Partito, allontanato da qualsiasi funzione pubblica interna al Partito e gli indirizzò un ultimo ammonimento.

Nonostante l'ammonimento, nel dicembre 1954 Gilas, in una intervista a *The New York Times*, sosteneva e confermava che il Paese era governato da reazionari camuffati.

La reazione non si fece attendere. In segreto, il regime istituì un processo nei confronti di Gilas, nel quale fu preso in causa anche Dedijer. Entrambi furono condannati a un anno e mezzo di prigione con la condizionale. Il 13 gennaio 1955 Gilas rassegnò le dimissioni da presidente della Camera dei deputati e lasciò anche di sua spontanea volontà la Lega dei Comunisti.

Escluso da qualsiasi incarico pubblico e degradato dall'esercito, Gilas guadagnò fama internazionale grazie ai suoi pensieri scritti. Sostenne apertamente la rivolta ungherese di ottobre-novembre 1956, stroncata con la violenza dai carri armati sovietici. A causa di questa posizione, Gilas fu subito messo sotto sorveglianza e il 27 novembre il tribunale lo condannò a tre anni di reclusione.

Gilas venne scarcerato nel 1958. Intanto, l'anno precedente diede alle stampe Nova Klasa (La nuova classe), il suo testo più famoso, che gli costò altri due anni di reclusione (1957-1961). Fino al 1966, Gilas, entra e esce dal carcere sempre a causa dei nuovi pensieri che scrive tra cui i "Dialoghi con Stalin", mantenendo posizioni critiche nei confronti del partito. Tale opera gli costò una condanna a 13 anni di reclusione, ma ne scontò solo 4.

Alla fine del 1966, nonostante i contrasti, Tito aveva mantenuto una certa stima nei confronti di Gilas, tanto che nel frattempo aveva avviato alcune riforme vicine ai pensieri dello stesso Gilas, silurando il "falco" Rankovic. Così, Gilas venne riabilitato e amnistiato, ma rimase l'interdizione da ogni funzione pubblica e istituzionale; inoltre, Tito gli concesse il ruolo di coscienza critica del titoismo. Uscì dal carcere il 31 dicembre 1966 e l'anno dopo compì un lungo viaggio negli Stati Uniti, dove scrisse delle importanti lettere a Tito avvertendolo dei pericoli della divisione della Jugoslavia dati dalla tendenza delle repubbliche all'autonomia, come poi successe.

Gilas continuò a criticare il Partito e sostenne le proteste studentesche del 1968 in Jugoslavia, anche se considerava il movimento studentesco strettamente legato alle dinamiche del regime.

Gli ultimi anni della sua vita sono segnati dal disfacimento della Jugoslavia. Gilas lo aveva previsto già alla morte di Tito nel 1980. Muore il 20 aprile 1995 a Belgrado, mentre il regime serbo-montenegrino di Milosevic era isolato dal contesto internazionale e la guerra civile, soprattutto in Bosnia-Erzegovina, infuriava. È sepolto nella tomba di famiglia di Podbišće, in Montenegro.

Vediamo due delle principali opere scritte

I libri di Milovan Gilas furono a lungo vietati in Jugoslavia; l'interdizione venne tolta all'inizio degli anni '90. Tra i saggi celebri di Gilas è da ricordare Nova klasa (Nuova Classe), pubblicato negli Stati Uniti nel 1957. Il saggio denunciava la degenerazione burocratica della società comunista.

In Nova klasa si contestava il fatto che nelle società delineatesi in Europa Orientale dopo il 1945 non si fosse affatto realizzata una società egualitaria e che stessero nascendo nuove classi di privilegiati, un'oligarchia di burocrati di partito, che godevano di vantaggi materiali dalla loro posizione. Gilas, quindi, non credeva più nel partito unico, fondamentale durante la guerra, ma superfluo in tempo di pace. Egli descrisse il ruolo del terrore nel sistema sovietico attraverso la polizia segreta.

Altra opera che merita una lettura è “La guerra rivoluzionaria jugoslava. 1941-1945, ricordi e riflessioni” (Revolucionarni rat), pubblicato nel 1990 a Belgrado, e per la prima volta in Italia nel 2011 grazie a LEG, Libreria Editrice Goriziana. In tale libro, la guerra partigiana 1941-1945 viene descritta in maniera minuziosa da chi l'ha vissuta sulla propria pelle, da protagonista di primo piano. Tale libro è tratto dal Diario di Gilas. L'autore rievoca con grande efficacia i drammatici eventi della Seconda guerra mondiale in Jugoslavia, approfondendo il lavoro a livello psicologico unito ad una lucida analisi politica del momento. Il libro racconta le imprese dei partigiani jugoslavi contro l'occupante straniero, immani tragedie come la sanguinosa battaglia della Neretva e le drammatiche ritirate nelle montagne del Montenegro e della Bosnia. Ci sono rivelazioni riguardanti retroscena ed episodi davvero inediti, la testimonianza dell'evoluzione della passione rivoluzionaria al disincanto nei confronti dell'utopia ne fanno un libro fondamentale sulla storia della Jugoslavia fino alla sua dissoluzione.

Stefano Briata, storico

L'OSCAR DEI TRASPORTI UNA IDEA DI ANGELO SCORZA

LE LETTERE DEL BLOG

Pubblico alcune delle lettere, tante , che mi sono giunte dopo aver ricevuto il riconoscimento dell'Award 2022 per la Comunicazione di Ship2 Shore a Genova, il 14 ottobre, un evento che ha riunito a Palazzo Ducale tutto il cluster marittimo portuale e logistico nazionale.

Caro Decio, sono rimasto sorpreso soltanto perché non mi avevi detto niente della visita ricevuta per questa gradita consegna a domicilio. Ma non sono sorpreso per il doveroso riconoscimento per il tuo costante e produttivo impegno in un settore tanto specializzato ma che , grazie a te, ancora oggi, si apre al mondo intero con tutte le sue attività, le sue contraddizioni, le sue problematiche ed il suo incerto futuro su cui, tuttavia, tu riesci a imprimere la memoria del passato per trarne l'indispensabile insegnamento soprattutto per i giovani...

Complimenti Decio ! Sono molto fiero della tua amicizia; ti sono grato per tutto ciò che in questi anni mi ha dispensato come un vero maestro. Con i tuoi frequenti "stimoli" sei riuscito ad indirizzarmi verso argomenti e problematiche che, senza di te non avrei mai affrontato.

Giusto ed appropriato il titolo di Decano, tu lo eri già , da lungo tempo, non per l'età ma, per la tua dedizione e, ripeto, per il tuo umile, costante e fattivo impegno senza mai dimenticare quel mare da cui provieni come me.

Un forte abbraccio.

Tobia Costagliola

Caro Decio ho appreso del conferimento del premio alla Comunicazione.

La cosa mi riempie di gioia, non poteva andare che alla persona più giusta.

E' bello sapere che chi è stato mio maestro e professore di navigazione, sia ricordato per i suoi meriti da così tante persone, anche illustri.

Caro Decio. leggo sempre con attenzione le tue news, parliamo spesso di te in Collegio, con Roberto Penna, Ottavio Lanzola e altri.

Spero di incontrarti presto, magari in quel di Nervi. dove ogni tanto vado a camminare.

Un abbraccio affettuoso

Giovanni Lettich

Decio partecipo con te al piacere che stai provando per aver ricevuto questo meritatissimo e dovuto riconoscimento. Personalmente penso che il mondo marittimo e della cultura avrebbe dovuto farlo già da tempo in altrettante simili occasioni. Ma tu mio maestro mi hai insegnato ad amare la cultura e a coltivarla in quanto intimo patrimonio umanistico di ognuno di noi e tramite la cultura perseguire e scoprire il bello che risiede in noi senza per questo ambire a posizioni di prestigio, trarne profitto personale o attendere riconoscimenti.

Cultura, imprenditorialetà e nobiltà d'animo sono tre parole che anche se non scritte sull'Award assegnatoti lo caratterizzano.

Penso alle tante piccole ma grandi cose che abbiamo fatto assieme da prima quando ebbi la fortuna di averti mio docente al Nautico, poi le collaborazioni con il Collegio Capitani e con il tuo prestigioso magazine TTM sino ad arrivare ai giorni nostri e a DL News.

La commozione è tanta e mi impedisce di aggiungere altro se non un augurio : che il vento continui a soffiare sulla vela della nostra meravigliosa amicizia e seguendo il tuo esempio di tenace navigatore della vita io sappia riprendere il largo ancora una volta assieme a te.

Buona vita mio grande mentore.

Un forte abbraccio a te e Anna.

Massimo Granieri

Caro Decio buongiorno,

La leggo sempre attentamente e La seguo con la consueta stima e affetto. Congratulazioni per l'Award!

Un abbraccio

Stefano Messina

**Caro Decio,
Un premio e un riconoscimento assolutamente dovuti!
Un abbraccio di cuore!
A presto,
Luca Sisto**

**Egregio professore buonasera,
innanzitutto la ringrazio per la sua preziosa stima e non sa
quanta gioia mi ha dato sapere che Le hanno attribuito il premio
AWARD 2022.**

**Mi permetta di dirLe però che definirla solo decano della
stampa marittima italiana è molto riduttivo nei suoi riguardi.**

**Fin dai tempi di “ Automazione Navale” e dai suoi libri sono
stato attratto dal Suo modo di scrivere...di raccontare: un modo
il Suo che attira ed attrae perché non è soltanto farcito da vero
amore per il mare, ma anche e soprattutto da un profondo
rispetto per lo stesso.**

GRAZIE e ad Majora

Suo devoto Vincenzo ASTARITA

Complimenti vivissimi!

Un ABBRACCIO FRATERNO

Renato Ferraro

Grande Decio, bravo al Faro (o meglio Guardiano di Faro) di noi marinai e amanti del Mare che tante volte ci ha illuminato di notizie, curiosità e problematiche marittime. Ancora tanti complimenti

Giuliano Basso

Formato impeccabile. Grazie, Decio, a nome di tutti i Mac users come me. Congratulazioni per il riconoscimento al Ship2Shore Award!

Saluti

Riccardo Sezzi

Carissimo,

Grazie per avermi fatto partecipe della bella notizia!

Il premio che ti è stato assegnato è il riconoscimento per una professione che ti ha impegnato per tanti tanti anni.

Non mancherò di ricordarti agli amici e all'occasione parlare della onorificenza che ti è stata conferita.

Grazie per la sempre affettuosa considerazione e un caro augurio di Ognissanti a te e ai tuoi cari da (Cormons) Friuli.

Ginetta Gallas

Grazie ai tanti amici che non ho potuto nominare, agli organizzatori del Premio, la mia riconoscenza.



Il mare di Calafiguera , Maiorca, servizio di di Anna Daniela Descalzo

Vorrei arrivare anche io come lei pieno di interessi ..anche se con qualche acciaccio come dice lei!

Domani riparto x Milano , (mi dica xche dovrei ripartire e lasciare quest'isola .. eppure!!)

mah.. lascio un mare blu cobalto e una terra da pirati piena di calette rocce e promontori..e Gea , una nipotina che promette bene... per avere 6 anni !!

Ma in fondo posso ritornarci in un'ora da casa!!

Cala Figuera e' un piccolo porto famoso x la pesca, infatti qui sono oltre 5/6 grandi pescherecci .. un po' come da noi in Sicilia o Sardegna... e si vive ancora come una volta... scalzi x le strade , che vanno tutte in discesa verso il porto delle barche ... una insenatura tortuosa e profonda fitta di bettoline barche da altura pescherecci reti di ogni colore ... come direbbe mio nipote Cristian (15) il più grande dei tre ... “una figata pazzesca”

Le aggiungo qualche foto .. (*Una fotografia anche di una antica carta dell'isola e limitrofe dl*) e le mando un abbraccio affettuoso !

Anna Daniela Descalzo 27 ottobre 2022

AI CINESI I PORTI ITALIANI ?

“Basta parlare da un lato di ingenuità nella valutazione dei progetti, dall’altra di pregiudizio rispetto a normali progetti commerciali. Il disegno egemonico della Cina sui porti occidentali rappresenta un pericolo”.

Nel sottolineare come da almeno cinque anni abbia acceso i riflettori sui rischi sottostanti al progetto della Via della Seta e come invece per molto tempo alcune forze politiche, associazioni di categoria e persino Istituzioni lo abbiano sostenuto con grande vigore definendolo un’opportunità eccezionale, Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Conftrasporto fa nuovamente scattare l’allarme. E lo fa all’indomani della notizia della possibile cessione a interessi cinesi di almeno il 25% del porto di Amburgo.

“Confondere lo sviluppo dei traffici tra Europa e Asia con un disegno egemonico a livello globale – afferma Merlo - è, nella interpretazione più benevola, un peccato di ingenuità”. “Durante la pandemia, e anche di recente, abbiamo subito le conseguenze devastanti della chiusura dei porti cinesi; stiamo assistendo da anni, in un assordante silenzio circa i pericoli che comportano, a ciò che accade nelle nazioni che hanno affidato le loro infrastrutture strategiche alla Cina”.

“In Italia – conclude Merlo - la mancata emanazione del regolamento sulle concessioni terminalistiche che attendiamo da ben 28 anni e la mancanza di una effettiva regia strategica sulla politica portuale, hanno aperto falle (come accaduto a Trieste, firmatario di un’intesa quadro fortunatamente congelata proprio sulla Via della Seta) nel sistema strategico dei porti, lasciando spazi a potenziali rischi di cessione di sovranità ad altri paesi su asset fondamentali per l’Italia”. Di qui la richiesta di una gestione nazionale attenta che risponda alla confermata fedeltà atlantica del Paese.

Barbara Gazzale

www.starcomunicazione.com

Leonardo Da Vinci, nave posacavi del Gruppo Prysmian in Confitarma

ROMA "Con grande entusiasmo accogliamo la Società Prysmian Powerlink Srl in Confitarma, afferma il Direttore generale Luca Sisto. Si tratta di un ingresso molto importante che conferma la storica attenzione della Confederazione all'ambito delle navi specializzate nella posa di cavi sottomarini".

Il Gruppo Prysmian opera a livello globale nel settore dell'energia e delle telecomunicazioni e attraverso Prysmian Powerlink Srl è leader mondiale per produzione e installazione di sistemi in cavo sottomarini.

Con l'adesione deliberata dal Consiglio generale di Confitarma il 18 ottobre scorso, la flotta associata a Confitarma si arricchisce, attraverso Prysmian Powerlink, delle due navi posacavi Giulio Verne e Leonardo Da Vinci. Quest'ultima, ammiraglia del Gruppo, operativa dall'estate 2021, è sicuramente la nave al vertice del mercato a livello mondiale nel suo settore.

“Il Gruppo Prysmian è una realtà globale in costante crescita – aggiunge Luca Sisto - e gli attuali scenari geopolitici stanno evidenziando la rilevanza strategica sempre maggiore del settore delle connessioni di cavi sottomarini.

Questa nuova adesione alla nostra Confederazione testimonia la validità dellavoro portato avanti con gli altri associati del comparto, che proseguirà insieme a Prysmian Powerlink con ancora maggiore intensità”.

Roma, 27 ottobre 2022e E-mail: *comunicazione@confitarma.it*

Quando gli acronimi cominciano a fare paura

“ETS e CII, un mix micidiale per la transizione energetica nel trasporto marittimo italiano”

ROMA *La sommatoria dell'ingresso dello shipping nell'ETS (Emission Trading System) e dell'entrata in vigore del CII (Carbon Intensity Indicator) avrà un “rilevante impatto negativo per le compagnie di navigazione e quindi, a valle, su tutta la catena, sino al consumatore finale”.*

Lo ha ribadito Matteo Catani, membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e amministratore delegato di GNV, all'interno del panel “La transizione energetica nel trasporto marittimo” tenuto dalla stessa Associazione nell'ambito del 7° forum internazionale di Confrtrasporto a Roma, cui hanno preso parte anche Ugo Salerno, Presidente e CEO del RINA, Ivano Russo, amministratore unico di RAM e Maria Teresa Di Matteo, Direttore Generale per il Trasporto Marittimo del MIMS.

“Abbiamo stimato un impatto compreso fra i 300 e i 320 milioni di costi aggiuntivi all'anno per la flotta italiana dalla sola applicazione dell'ETS – ha ricordato Catani – di cui circa 280 milioni per i collegamenti con le isole maggiori e le Autostrade del Mare. Un fatto che stride con una serie di politiche messe a terra negli ultimi vent'anni, che hanno incentivato, anche a livello economico, i collegamenti marittimi come opportunità per decongestionare le strade e quindi ridurre le emissioni. Adesso invece, al di là dei maggiori costi, le misure si tradurrebbero in una minore competitività del trasporto marittimo, con conseguente switch modale inverso verso la strada. Il tutto a danno non solo delle compagnie, ma dell'intera catena logistica e quindi della comunità dei consumatori e dei cittadini”.

Il CII voluto dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) è l'altra misura particolarmente impattante e negativa soprattutto per quei traghetti che, per ragioni di operatività dei servizi, trascorrono molto tempo in porto. “Un vero e proprio paradosso – ha aggiunto Catani – Ci troveremo con una nave che inquina meno ma che sosta in banchina per diverse ore penalizzata rispetto ad un'altra che invece continua a navigare. Un altro rischio, concreto, è quello di essere costretti a diminuire la velocità dei servizi delle Autostrade del Mare, il che significherebbe ridurre la portata. Per fare un esempio, sarebbe come togliere una corsia al valico del Brennero. Ritengo che gli obblighi e i target per la

decarbonizzazione energetica debbano essere realistici e accompagnati da adeguati incentivi. I 500 milioni di euro stanziati dal Fondo complementare al PNRR vanno in questa direzione e ci aiuteranno a dotare le unità della strumentazione per attingere energia da terra. A quel punto, però, anche i porti dovranno essere adeguatamente infrastrutturati e, seguendo la direzione intrapresa dall'Europa per la Fuel EU Maritime, ci auguriamo che anche l'IMO tenga conto di questo, apportando uno specifico correttivo legato proprio alla sosta in banchina”.

Roma, 27 ottobre 2022

Per ulteriori informazioni:

Barbara Gazzale

0039 3484144780

0041 786433361

ESPLORIAMO IL MONDO DEL
MARE: CHE COSA NASCONDE
ESPERIENZE DI VITA DENTRO IL MARE

che gli ecologisti dovrebbero frequentare...

Tobia Costagliola ci anticipa un brano del suo libro di prossima pubblicazione sul mare e sulla gente di mare dedicato all'isola di Procida. Già tra il 2016 e il 2018 DL News aveva pubblicato alcune sue esperienze subacquee. Tobia è un uomo che sorprende sempre, con l'Achille Lauro, in crociera era stato nelle isole dell'Oceania, mi ha raccontato della barriera corallina, dei tuffi tra gli squali, come a Procida ha scoperto nei fondali pesci mostro che si acquattano e spuntano tra i piedi del subacqueo ignaro di questa fauna. Nel n. 20 abbiamo inserito la prima parte del " viaggio " dentro il mare alla Giulio Verne del grande Tobia, oggi la seconda con le scoperte subacquee in apnea. (DL)

ESPERIENZE DI VITA DENTRO IL MARE

*(in fuga dalla gente, la storia dello spondylus fino ad oggi)
di Tobia Costagliola*



Il mare di Procida da Il procidano.it Lo chiamerei uno dei tanti mari di quest'isola che sta diventando importante nel golfo di Napoli.

Non pensate che io trascorressi tutte le mie estati in spensierate immersioni nel mare di Procida. Il tempo a mia disposizione era veramente limitato: in media, un paio di settimane divise in due tranches e un paio di week-end al mese. Prima di dedicarmi alle mie gioiose e spensierate immersioni era doveroso dedicare qualche ora a moglie, figlie e, in epoca successiva, alle nipotine... Comunque, quando mi “mettevano in libertà”, con un adeguato “viatico” di raccomandazioni, vivevo intensamente quelle ore di mare, da solo e in fuga dalla gente.

I giorni ideali per le mie immersioni erano, tuttavia, i giorni di cattivo tempo, quando le onde erano alte e la risacca impediva la balneazione. Superata, se pur con difficoltà, la zona più rischiosa dove i “cavalloni” frangevano violentemente con rapido susseguirsi, raggiungevo il mare aperto dove le onde, se pur alte, erano più lunghe e più dolci e senza frangenti. In tali condizioni era ben evidente che nessuna barca o motoscafo avrebbe osato avventurarsi in quella zona ed il mare era deserto.

(Mi viene da pensare al “matto del paese” nel film “Cinema Paradiso” che, a tarda sera, quando la piazza era deserta, arrivava saltellando e ne “prendevo possesso” esclamando: “la piazza è mia! La piazza è mia!”. Beh! Tutto sommato, anche io ero considerato un matto...). Barche e motoscafi, avvedutamente, preferivano spostarsi in specchi d'acqua a ridosso dal vento e dal mare: l'isola per la sua conformazione offriva sempre dei sicuri ripari alternativi. Questa constatazione mi dava la certezza che avrei potuto immergermi, su alti fondali, lontano dalla costa, dove in condizioni normali, per sicurezza, non avrei mai potuto. In quelle circostanze, era più salutare, invece, tenersi ben lontano dalla costa...Nonostante i marosi, l'acqua non si intorbida subito ed io potevo, in tal modo, spaziare su ampie superfici di fondali. Il ritorno era tutta un'altra cosa... Dovevo togliere maschera e pinne, agguantare bene il mio retino e, facendomi travolgere “coscientemente” dai marosi, dirigevo verso l'arenile fin quando non toccavo con i piedi. Al rientro, c'era il rischio che le onde, con la loro violenza, mi strappassero tutto ciò che tenevo ben stretto... Devo confessare che talvolta, nei primi tempi, mi era capitato... Ma veniamo all'ostrica speciale o allo spondylus di cui, in realtà ho scritto ben poco. Dopo il primo ritrovamento, mi appassionai, più per le modalità della ricerca che per la “raccolta” stessa di questi straordinari molluschi e, acquisendo una notevole esperienza, ho continuato, ogni estate, a dedicare parte delle mie immersioni a questa attività. Oltre ai polpi,

raccoglievo 4/5 molluschi al giorno. Erano di grandezza e forme diverse ma le caratteristiche variavano a seconda della zona di ritrovamento, sempre, però, tra 20 e 30 metri di profondità. Il diametro più comune era tra 7 e 15 cm, ma spesso ho anche portato in superficie molluschi di 15 cm. Queste dimensioni erano al netto dei rivestimenti di spugna, mitili e vegetazione. Le dimensioni della grossa pietra, ingrossate dai suoi “ospiti”, a prima vista raggiungevano anche i 20/25 cm. L’operazione di pulizia esterna, rimozione delle spugne e degli organismi che, decomponendosi, avrebbero prodotto cattivo odore, la curavo soltanto io, facendo molta attenzione a non rompere gli aculei che, talvolta erano molto pronunciati. Ogni altra persona, presa dall’ansia di assaggiare, avrebbe grossolanamente arrecato grave danno anche per l’immane irruenza impiegata per l’apertura che, inevitabilmente, deturpava entrambe le valve. La fretta e l’appetito era sempre superiore alla necessaria pazienza. E allora, munito di un coltellino appuntito, lo infilavo nella minuscola e quasi invisibile “bocca” e, con un solo colpo, recidevo il nervetto che teneva chiuse le valve.

Ogni ostrica aperta era uno spettacolo a sé stante

Il contenuto definito, impropriamente, “frutto” era costituito da un groviglio indistinguibile che conteneva tutti gli organi vitali: capo con bocca, ricettori sensoriali, regione viscerale col sistema di circolazione sanguigna, stomaco, reni, apparati sessuali, branchie, ecc. Queste particolari li ho assimilati, più tardi, quando cominciai a sentire l’esigenza di una conoscenza più profonda, sia dal punto di vista naturalistico che storico-geografico. La valva superiore si presentava quasi piatta ma estremamente irta e frastagliata, mentre la valva inferiore, quella incastonata nella roccia, era molto concava raggiungendo una profondità tra 1 a 3cm. Questi molluschi avevano, quasi tutti, dei pungenti aculei di lunghezza variabile. A parte la grandezza variabile, come sopra descritto, anche se raccolti nello stesso sito, si presentavano nelle forme più svariate: orbicolare, ovale, allungata, ovata, pettiniforme, triangolare, ecc. La superficie esterna delle valve era di varie colorazioni: viola o rosso-porpora, bianco con interstizi colorati di giallo o arancione, ma, all’asciutto, dopo qualche giorno, quei meravigliosi colori si attenuavano. Il colore interno, invece, di colore bianco marmoreo con margine crenulato colorato marrone e giallo oppure rosso-arancio e bianco, il tutto circondato da una cerniera di colore marrone chiaro. Ogni mollusco, raramente uguale all’altro, era dotato di costole longitudinali, basse, rugose alternate da strie sottili e intersecate dalle numerose linee (concentriche) di crescita che danno alla conchiglia un aspetto ondulato. Dopo accurate

osservazioni conclusi che il numero delle costole non era mai lo stesso: variava da 5 a 7 e talvolta anche 10.

Non mi azzardo a descrivere il microcosmo, composto da spugne variopinte e altro, insediato, tra gli aculei, su tutta la superficie libera della conchiglia.

I danni dell'inquinamento marino

E, così ogni estate, riuscivo a conservare i gusci più belli e, spesso, li regalavo agli amatori o collezionisti. I gusci più grandi venivano utilizzati come portacenere; quelli piccoli, qualcuno li ha usati anche come “bomboniere” artisticamente confezionate. Pur affascinato dalla bellezza e della originalità di questi molluschi che, tra l'altro, nel corso degli anni, vedevo diminuire inspiegabilmente, non mi sono mai preoccupato di saperne qualcosa di più, consultando libri, riviste specializzate, ecc.

Negli ultimi anni notavo, con rammarico e sempre più frequentemente, che sulle solite rocce oltre i 20 metri di profondità, le “ostriche” si scoprivano più facilmente: erano lì, intatte, senza rivestimenti ma senza vita, con le valve aperte... Un “ricercatore” da me interpellato sentenziò che era in corso una “epidemia della specie”... Ma, nello stesso tempo, avevo notato, sui fondali della costa Nord di Procida (tra Punta Pioppeto e il molo di Sancio Cattolico), la graduale diminuzione (anche la scomparsa) di alcune specie di molluschi e la semi-desertificazione dei banchi di “posidonia oceanica”. Pensate che, dalle rilevazioni della “malacofauna” della zona citata, eseguite tra il '76 e 2005, erano state rinvenute ben 419 specie appartenenti alle classi Polyplacophora (6 specie), Gastropoda (299 specie), Scaphopoda (3 specie), Bivalvia (105 specie) e Cephalopoda (6 specie). I rilievi erano stati fatti fino ad una profondità di 5 metri (O. Suppelsa, Univ. Federico II, F. Crocetta, Staz. Zoologica A. Dohrn, Napoli). Attualmente, su quei fondali ormai diserbati e semideserti, si notano migliaia di gusci aperti, e una ridotta varietà di specie ancora viventi... Nonostante la decantata limpidezza di quelle acque e nonostante gli apprezzamenti invitanti di “golette” di vari colori, la diagnosi è una sola: Inquinamento! Inquinamento che sta distruggendo la “malacofauna”, non solo fino a 5 metri di profondità, ma fino a quelle profondità dove si dice sia stata accertata l'epidemia dello spondylus, con la conseguente “apparente” estinzione.

Dalla lontana Ravenna, vorrei invitare qualche goletta e recarsi sulla costa che dal promontorio di Cuma (zona di immenso valore storico, archeologico e naturalistico) si estende fino a Licola, per fotografare quei lidi (per me sacri) dove

la parte terminale della rete fognaria di Napoli ha scaricato, per lunghi anni liquami che ora si dicono “debitamente depurati”. Cito una notizia riportata, il 13 agosto 2018, su” Il Giornale”, a firma Francesca Bernasconi: Campania, su 150 depuratori solo 5 sono a norma. Ovviamente, i depuratori di Cuma non sono fra questi cinque virtuosi...Non aggiungo altro. Il promontorio di Cuma dista dall’isola di Procida soltanto poche miglia. Procida era molto legata a Cuma fin dai tempi più remoti. Ai tempi della Sibilla Cumana, l’isola ospitava i viaggiatori che, via mare, giungevano da tutto il Mediterraneo e che ivi attendevano il loro turno per attraversare il breve tratto di mare e chiedere alla Sibilla i suoi “responsi” divinatori. E’ bello dilungarsi su certi argomenti ma significherebbe sacrificare la pazienza dell’eventuale lettore al mio narcisistico egoismo. Devo avviarmi alla conclusione!

Alla ricerca delle origini dando voce all’istinto primordiale

Alla fine degli anni ’80 scoprii, per caso in una vetrina di via Montenapoleone, a Milano, tra statuette d’avorio orientali e perle esposte isolate o in preziosi monili, due splendide valve delle “mie ostriche” (!) Devo dire che non sfiguravano in quel contesto così pregiato e affascinante; anzi, completavano quella esposizione in maniera veramente raffinata ed elegante: erano poggiati sui loro stessi aculei, molto pronunciati e la colorazione delle valve, lucide e cangianti, sembrava artificiale. Non riuscivo a credere che si trattava di quei gusci che io conservavo, così, istintivamente, senza rendermi conto del loro valore intrinseco. C’era un cartellino con la scritta: “Spondylus, spondilus”.

Da quel momento scoprii che c’erano tanti collezionisti appassionati di spondylus e che c’era addirittura un mercato molto particolare e speculativo, che trattava esemplari provenienti da tutti i mari del mondo. C’era anche una nicchia che si interessava soltanto dei reperti fossili, rinvenuti, lontani dal mare e finanche sui monti... Incominciai a leggere e documentarmi con entusiasmo sempre crescente. Avevo ignorato, per anni, una realtà completamente sconosciuta che cominciavo ad apprezzare in ogni suo risvolto sia storico, che naturalistico ed archeologico. Avevo finalmente dato voce a quell’istinto primordiale che mi aveva spinto, inconsciamente ad appassionarmi a “quei frutti di mare”. Ho finanche scoperto che molti dei “reperti” da me pescati non risultavano catalogati tra la “malacofauna” procidana e che, invece, erano annoverati tra quelle di mari tropicali del Pacifico, dell’Oceano Indiano e del Brasile... Non è sorprendente? Non potete immaginare la varietà di nomi (tutti in latino) delle specie e sottospecie

che ho scoperto: la lista è lunghissima. Mi soffermerò soltanto su una di queste specie considerata “nostrana”: lo Spondylus Gaederopus (Spondilo, in italiano). Appartiene alla famiglia degli Spondylidae e presenta una variabilità grandissima al punto che persino due spondili della stessa specie possono sembrare diversi, come sopra scritto. Comparso nel Pliocene, include specie adattate a fondi rocciosi, ai quali si fissano irreversibilmente, con la valva destra. Allargando le mie ricerche nella scala delle ere e dei tempi geologici, ho appreso che il Pliocene è compreso tra il Miocene e il Pleistocene (che ebbe inizio 5.332 milioni di anni fa (Ma) e terminò 2.588 Ma). È stato interessante scoprire anche che, nella transizione tra Miocene e Pliocene, è avvenuta la “collisione” dell’Africa con l’Europa che portò alla formazione dell’attuale Mediterraneo chiudendo definitivamente quello che restava dell’antico “Oceano Tetide” (disposto nel senso Est-Ovest a separazione dell’Africa dall’Europa). Tuttavia se pur vecchio di tanti milioni di anni, lo spondylus fu scoperto dall’uomo agli albori del “neolitico medio”, soltanto 7.500 anni fa.

I monili neolitici di spondylus

Riporto qui di seguito alcuni cenni storici ricavati dalla presentazione di resti fossili e reperti di epoche più recenti di spondylus esposti nel Museo Archeologico dell’Istria, a Pola:

“Da un bivalve marino degli Spondilidi veniva ricavato nel neolitico un gioiello che divenne il più prezioso nell’Europa di quel tempo. I principali centri per la sua raccolta e per la produzione del pregiato monile sorgevano lungo la costa istriana, che divenne così uno dei punti di avvio della prima grande rete di scambio di prodotti di lusso nella storia dell’umanità, rete che comparve contemporaneamente ai prodromi dell’agricoltura, segnando il nuovo ordine economico iniziatosi con l’età neolitica.

Il bivalve marino in parola (chiamato kopito in croato) porta il nome latino di Spondylus gaederopus, oggi conosciuto solamente da pochi intenditori di conchigliologia. Invece, 7.500 anni fa, agli albori del neolitico medio, con le sue valve si facevano bracciali, ciondoli e guarnizioni per cinture, ovvero tutta una sfilza di oggetti decorativi, assai popolari e presenti in tutto il continente europeo. Da aggiungere vari tipi di perle che spesso venivano ritrovate nei molluschi. Molti studiosi ritengono che i monili di spondylus rappresentassero uno status symbol di ricchezza e prestigio e non sono pochi coloro che pensano che venissero usati dagli sciamani come oggetti rituali.

In mancanza di prove scritte e di tradizioni orali, la principale fonte per la conoscenza della storia inerente all'uso di questa conchiglia è rappresentata dai resti materiali. Oggi in Europa si conoscono oltre 200 giacimenti neolitici contenenti monili di spondylus. Sono per lo più situati molto all'interno del continente, lontanissimi dalle aree marine di raccolta e produzione. I suoi reperti si incontrano in territori distanti più di 3.000 chilometri dalle coste adriatiche ed egee, dove sorgevano i posti di raccolta, proprio al centro dell'Europa, dove le conchiglie sono state rinvenute tra i resti archeologici di insediamenti umani e necropoli. È interessante che la quantità di reperti di gioielli ricavati dallo spondylus aumenta man mano che ci si allontana dalle coste adriatico-eggee, cioè dal loro luogo d'origine.

Per lungo tempo si è reputato che i principali centri di produzione di monili di spondylus si trovassero lungo le rive del Mar Nero, ma ricerche più recenti hanno dimostrato che quell'ambiente, causa le temperature sfavorevoli e la salinità delle acque, non è adatto alla crescita del bivalve in parola. Dette ricerche svelano che i centri di produzione si trovavano invece sulle coste del Mare Egeo e dell'Adriatico, finché, con la scomparsa delle tradizioni neolitiche e con l'inizio dell'età dei metalli, i monili di spondylus cessarono di essere una merce preziosa e sparirono dai giacimenti archeologici.

I numerosi reperti di ornamenti rifiniti e /o scartati, di prodotti semilavorati e di resti di lavorazione, nonché le grandi quantità di spondilidi interi indicano che lungo le coste istriane esistevano, durante il neolitico medio, importanti centri per la produzione di monili ricavati da questi bivalvi, in virtù dei quali le comunità neolitiche istriane erano attivamente inserite nel sistema di scambi nell'Europa della stessa epoca. Grazie alla produzione di ornamenti ricavati dallo spondylus, i monili più apprezzato dell'Europa neolitica, l'Istria divenne uno dei centri più importanti, uno dei punti di esordio della prima grande rete di scambi commerciali di prodotti esotici e di lusso nella storia dell'umanità”.

Procida e Vivara nell'età del bronzo, al centro dei traffici del Mediterraneo, in epoca Micenea

Questa narrazione, iniziata da Procida, vorrei chiuderla ancora con Procida. Durante il mio percorso di ricerca e conoscenza, ho scoperto, in mare, dei resti fossili di spondylus e, sulla terra ferma, altrettanti reperti forse non adeguatamente valutati. Ciò che mi rammarica è che, durante le mie esplorazioni lungo e sotto le coste di Procida, sono passato e ripassato intorno all'isolotto di

Vivara senza rendermi conto di trovarmi al centro di un insediamento preistorico (risalente all'età del bronzo) attualmente sommerso fino a circa 14 metri di profondità. Tuttavia mi consola il fatto che, solo nel 1996, sono iniziate le prospezioni subacquee dell'intera area, complementari alle ricerche a terra iniziate molti anni prima. I Reperti ritrovati sono stati identificati come provenienti dalle lontane culture egee a testimonianza delle navigazioni greco-micenee. Vivara rappresentava un punto nodale nella rete di scambi via mare fra il mondo Egeo ed il Mediterraneo Occidentale.

Uno "scoglio" di meno di un chilometro quadrato, quasi sconosciuto, le cui immagini, solo recentemente, hanno cominciato a circolare per il mondo. Era stato un porto molto attivo nel Mediterraneo ma poi, immergendosi gradualmente nel mare, è caduto nell'oblio fino al tardo '600 quando l'intera isola divenne una riserva di caccia.

Ma è ora di chiudere: per quanto entusiasta ed affascinato dalle mie continue "scoperte" sulla preistoria, la storia, l'archeologia, la paleontologia, la navigazione, la malacologia e quant'altro, non voglio abusare della pazienza di coloro che forse mi leggeranno...

Tobia Costagliola

LA NAUTICA DIVENTA DIGITALE

Il posto barca con un click

Un successo il test di AcqueraPro

Con un singolo "click" sullo schermo del telefono, trovare il posto barca, conoscerne il prezzo, prenotarlo e prepararsi a ormeggiare. Così il digitale sbarca nella grande nautica grazie all'app AcqueraPro messa a punto dal gruppo veneziano Acquera, e testata da una quarantina di comandanti di grandi yacht in navigazione sia lungo le coste italiane sia nelle acque greche e turche.

Un singolo portale che consente di scaricare tutti i certificati, archiviare aggiornati i documenti e ottemperare in tempo reale alle formalità imposte dalle autorità locali. Scaricare on line i moduli e compilarli attraverso la piattaforma di AcqueraPro, non solo consente ai comandanti praticamente di azzerare i tempi burocratici e di verifica documentale, ma anche di ottenere risposte trasparenti su costi, posizione del posto barca scelto, oneri derivanti dai servizi di cui la barca può disporre in quel determinato porto.

Per altro, AcqueraPro, che con questa stagione si avvia a superare il test preliminare, si candida a diventare anche un portale multitasking offrendo ai turisti nautici, oggi di alta fascia, ma potenzialmente anche a quelli che dispongono di imbarcazioni da diporto di media e piccola taglia, di pianificare le loro escursioni e di vedersi offrire esperienze esclusive mediate e selezionate attraverso la piattaforma.

“Il digitale - afferma Alvise Tositti, Chief Strategy Officer del gruppo Acquera - continua la fase sperimentale della piattaforma AcqueraPro e diventa uno strumento utile, se è facile e trasparente. Per il mondo della nautica da diporto e degli yacht, è una novità assoluta, ma il numero di richieste di “membership” che AcqueraPro sta ricevendo, dimostra che la formula è quella giusta: affidabilità, rapidità, semplicità e la barca è all’ormeggio”.

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento
Barbara Gazzale
+39 348.4144780
www.starcomunicazione.com

AFFARI INTERNAZIONALI

di Stefano Silvestri

Buongiorno e buona settimana dalla redazione di AffarInternazionali. Le grandi questioni internazionali viste dal punto di vista della sicurezza e della difesa sono al centro dell'intervista al Generale Graziano, Presidente di Fincantieri. L'aggressione russa all'Ucraina, la minaccia della Cina, la difesa europea e la Nato sono i temi della conversazione con Francesco De Leo, disponibile anche in formato podcast, si ascolta qui.

Luiz Inácio Lula da Silva ce l'ha fatta e ha vinto di misura su Jair Bolsonaro con il 50,9% delle preferenze. Il 1 gennaio 2023 il Brasile avrà un nuovo presidente, ma le sfide per l'ex sindacalista sono numerose sia dal punto di vista interno che in politica estera, in una società che si dimostra polarizzata e divisa. Mario Parolari approfondisce il programma di Lula, alla luce delle aspettative sui diritti sociali e sul "nuovo regionalismo" in America Latina.

Con la nuova Strategia di difesa nazionale, gli Stati Uniti hanno tracciato vecchie e nuove minacce alla difesa e alla sicurezza nazionale, soffermandosi sul ruolo degli alleati. "In questa nuova formulazione la Cina viene individuata come l'unico vero rivale strategico degli Stati Uniti: quello che ambisce a sostituirli al centro del sistema internazionale, a cominciare dagli spazi

dell'Asia e del Pacifico", spiega Stefano Silvestri. Ma cosa significa questa strategia per la Nato e l'Europa?

Continuano le proteste nelle città iraniane, e non si ferma la repressione del regime. "La forza di queste proteste si percepisce dalla violenza utilizzata dalle autorità per placarle. Amnesty International ha ottenuto documenti diffusi dai vertici delle forze armate in cui si istruiscono tutti i comandi provinciali ad "affrontare severamente" le persone che manifestano dall'indomani della morte di Mahsa Amini", scrive Tina Marinari. La Germania è il primo paese europeo ad aver adottato misure dall'inizio delle proteste in Iran: "Annalena Baerbock, ministra degli Esteri, ha ribadito in molto netto che la Germania non è disposta a soprassedere sulle violazioni dei diritti umani che si stanno verificando nel paese. Da qui l'adozione di una serie di misure, dal contenimento dei rapporti economici all'avvio di programmi per l'accoglienza delle persone in fuga dal regime fino allo studio di nuovi meccanismi sanzionatori", spiega Federico Niglia.

Il 23 ottobre scorso, il ministro della Difesa russo Sergei Shoigu ha comunicato ai colleghi francese, turco e inglese di essere "preoccupato per le possibili provocazioni di Kyiv che prevedono l'uso di una bomba sporca". Alessandro Pascolini spiega tutti gli impieghi militari delle armi radiologiche, alla base della cosiddetta 'bomba sporca'. Il suo impiego è una possibilità nel contesto della guerra russa all'Ucraina?

Infine, due approfondimenti su Israele. L'articolo de Lo Spiegone, analizza gli equilibri politici alla vigilia delle elezioni, previste per il 1 novembre: la Knesset potrebbe trovarsi ancora

una volta senza maggioranza, questa volta sarà il ritorno di Benjamin Netanyahu a polarizzare il voto. Nello Del Gatto si sofferma, invece, sull'operazione dell'esercito israeliano a Nablus, considerata la roccaforte del gruppo armato palestinese "Fossa dei leoni": "L'offensiva antiterrorismo lanciata all'inizio di quest'anno ha portato a oltre 2 mila arresti in raid quasi notturni in città, paesi e villaggi palestinesi. Ha anche causato la morte di oltre 120 palestinesi, alcuni nell'atto di compiere attacchi o durante scontri con le forze di sicurezza".

La guerra della Russia contro l'Ucraina è in continua evoluzione: gli interventi di ricercatori e analisti IAI sulla guerra in Ucraina sono online nella timeline dedicata sul sito di AffarInternazionali. Potrete ritrovare, in ordine cronologico, tutti gli interventi del team IAI.

I grandi dossier internazionali: conversazione con il Generale Graziano

I grandi dossier internazionali: conversazione con il Generale Graziano

In occasione dell'evento "Sicurezza e difesa europea, quo vadis?" organizzato il 27 ottobre scorso dall'Istituto Affari Internazionali, il Generale Claudio Graziano, presidente di Fincantieri, ha rilasciato questa intervista ad AffarInternazionali, la rivista dello IAI (...)

Autore: Francesco De Leo

Il ritorno di Lula in un Brasile diviso

"Il Brasile è tornato". La seconda più grande democrazia dell'emisfero occidentale ha scelto: Luiz Inácio Lula da Silva, 77 anni, sarà il prossimo presidente del Brasile. Il leader

socialista del Partido dos Trabalhadores (PT) ha conquistato al ballottaggio di domenica 30 ottobre, il 50,9% delle preferenze, distaccando di pochissimo il rivale Jair Messias Bolsonaro, fermatosi al 49,1% (...)

Autore: Mario Parolari

Gli obiettivi del Pentagono su difesa nel mondo e alleati
Gli obiettivi del Pentagono su difesa nel mondo e alleati
Il Pentagono ha da poco pubblicato l'ultima versione della sua Strategia di difesa nazionale, il documento fondamentale che stabilisce le linee guida delle scelte del paese, e non mancano alcune novità. La più interessante è una nuova classificazione delle minacce cui gli Usa devono far fronte. Vecchie e nuove minacce per la "stabilità strategica" (...)

Autore: Stefano Silvestri

La Germania prende posizione sulle proteste in Iran
La Germania prende posizione sulle proteste in Iran
Il Sessantotto in Germania - insieme alla portata degli scontri e alla violenza sociale e politica che ne conseguì - scoppiò in realtà il 2 giugno 1967. Quel giorno venne ucciso Benno Ohnesorg, un giovane attivista che partecipava a una manifestazione di fronte all'Opera di Berlino ovest, dove era presente lo scià di Persia, Mohammad Reza Pahlavi (...)
Federico Niglia

La repressione senza frontiere del regime iraniano

È passato ormai più di un mese dalla morte di Mahsa Amini e noi siamo ancora qui a contare morti e feriti. Da quando si è diffusa la notizia della morte della giovane curda iraniana, arrestata per non aver indossato correttamente il velo, le piazze di tutto l'Iran - una dopo l'altra, regione dopo regione - si sono riempite (...)

Autore: Tina Marinari

Putin e lo spettro della 'bomba sporca'

Il 23 ottobre scorso, il ministro della Difesa russo Sergei Shoigu ha comunicato ai colleghi francese, turco e inglese di essere "preoccupato per le possibili provocazioni di Kyiv che prevedono l'uso di una bomba sporca". Con 'bomba sporca' ci si riferisce a un'arma radiologica (...)

Autore: Alessandro Pascolini

Podcast: il Generale Graziano risponde sui grandi dossier internazionali

In questo podcast-intervista, il generale Claudio Graziano interviene sull'aggressione russa all'Ucraina, la minaccia della Cina, la difesa europea e la NATO (...)

Autore: Claudio Graziano

Benjamin Netanyahu polarizza le elezioni in Israele

L'alleanza tra Naftali Bennet e Yair Lapid è durata appena un anno. A seguito delle elezioni del 23 marzo 2021, i leader dei partiti Yamina e Yesh Atid avevano tentato di creare una maggioranza solida tramite un governo di coalizione (...)

Autore: Lo Spiegone

Da Nablus la sfida dei gruppi armati all'Autorità palestinese
Potrebbe essere cominciata la parabola discendente del gruppo armato palestinese Areen Al-Aswad, la "Fossa dei Leoni" (TLD, The Lions' Dean). Nelle ultime ore, almeno quattro esponenti della fazione armata, trasversale alla politica palestinese, si sono consegnati alle forze di sicurezza palestinesi (...)

Autore: Nello Del Gatto

facebook twitter

© 2022 AffarInternazionali - www.affarinternazionali.it

Questa email è stata inviata a news@deciolucano.it