

PENSIERINI

*“Amare l’umanità : l’alibi della classe dominante”
(Diego Fusaro, La globalizzazione, sett. 2019, Rizzoli)*

Bisato, pesce degli Attinotterigi che assomiglia all’anguilla, detto anche di uomo ambiguo e infido, parola usata molto a Trieste e in Veneto , oggi è moto diffusa in Italia nel giornalismo e nella politica.

“ Le grandi intelligenze, che hanno trasformato la faccia della terra , potrebbero stare tutte sedute in un autobus , eppure gli uomini nascono a palate “ (Vittorio G.Rossi, Mestrone, 1976)

Porti e terminali “ fully privatized “
di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, Buon Anno e grazie per l’attenzione già prestata alle mie considerazioni. Sostanzialmente penso che ci siano stati alcuni malintesi relativamente al mio studio. Infatti, chi mi conosce e segue da tempo la mia attività sa che io sono un accanito assertore del modello fully privatized, a me non piace il nostro modello che è un finto landlord, ovvero un modello “pubblico” con forte decentramento e frazionamento (15 AdSP) che porta i Presidenti delle AdSP ad atteggiarsi a “Top Managers” di aziende private, ma peccato che lo fanno senza avere un azionista a cui rispondere e spesso inseguendo velleità faraoniche prive di “economics” o gestendo in maniera del tutto disomogenea ed inefficiente gli asset pubblici. Il nostro non sarebbe un modello da scartare se almeno ci fosse chi, a livello

centrale, fosse capace di indirizzare e coordinare le mille iniziative individuali che si riflettono nei comportamenti prima descritti. Come più volte ripetuto fino alla noia, esiste un articolo (art. 11 ter) che istituisce la Conferenza di Coordinamento che, al momento, si è materializzata solo come una “Tea Room” più che come un organo strategico ed esecutivo a cui affidare l’intera pianificazione strategica degli investimenti in materia portuale. Quando fu istituita tutti ricordano che io sollecitai la formazione di una squadra di tecnici indipendenti in grado di guidare questo organo, ciò sulla mia personale convinzione che la logistica è “incolore” e non deve essere inseguita dalla politica, ma tutto ciò non si è materializzato. Nel mio piccolo ho rappresentato più volte i terminalisti (VSL ha avuto partecipazioni in terminals) e tutt’ora VSL è impegnata nel complesso progetto portato avanti con F2i; quindi non potrei mai essere contrario ad un modello basato sulle concessioni; anzi ti ripeto, rispetto a questo nostro sistema ibrido e scarsamente funzionante mi augurerei di vedere un modello totalmente privato.
Ti abbraccio.

Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

Un broker commenta la crisi dei noli

Buongiorno Decio, sì, noli ai minimi storici che in moltissimi casi neppure coprono le spese di gestione. Il motivo? Secondo me questi crolli sono dovuti al solito "banale" eccesso di stiva che in un momento di contrazione dell'economia mondiale (influenzata dai tanti conflitti di cui il mondo è gravido ?) manda il mercato dei noli in stallo. Forse non tutto viene per nuocere, io ho una mia teoria: perdurando questo mercato e con l'entrata in vigore dei regolamenti Marpol 2020 gli armatori delle navi obsolete e dai consumi non economici potrebbero decidere per una massiva demolizione ristabilendo l'equilibrio della bilancia domanda/offerta a beneficio del mercato dei noli. Staremo a vedere, nel frattempo i cinesi si apprestano a celebrare il loro Capodanno (25 Gennaio) e ci sarà un'ulteriore settimana di black out dei mercati.

A presto

Massimo Granieri

"Venezia volta pagina"

"Venezia volta pagina? Sì. Nelle intenzioni non solo dell'Associazione Agenti Marittimi, che ha promosso questa manifestazione, ma dell'intera città, dell'impresa, del porto e del lavoro è venuto il momento di imprimere una svolta concreta al dibattito sterile sul futuro o meglio sul declino della città. Tutti convocati il 13 febbraio.

"La criminalizzazione del comandante della nave: criticità e prospettive"

Il Sindacato dei marittimi USCLAC-UNCDIM lancia il Save the date relativo all'evento "La criminalizzazione del comandante della nave: criticità e prospettive", promosso dal Sindacato e dall'Istituto Italiano di Navigazione, in programma lunedì 27 gennaio 2020 h 10.30 presso Confitarma (sala "Antonio d'Amico") piazza SS. Apostoli 66 00187 Roma

L'Istituto Italiano di Navigazione, su proposta del sindacato Comandanti e Direttori di macchina USCLAC/UNCDIM, ha predisposto uno studio sul fenomeno in atto, a livello nazionale e internazionale, di "criminalizzazione" della figura del Comandante in caso di qualsivoglia incidente coinvolga la sua nave. Fenomeno, la cui gravità è stata rilevata anche dall'IMO che nel 2006 ha emesso raccomandazioni specifiche per gli Stati Membri.

Un approfondimento scientifico, e a livello di prassi, delle ragioni che sono alla base della crescente estensione degli spazi di responsabilità penale a carico delle posizioni apicali di bordo, il Comandante in primis, pare quanto mai opportuno.

In particolare, lo studio e il convegno affronteranno due aspetti del fenomeno tra loro connessi. Da una parte il quadro giuridico; dall'altra, la scarsa attenzione sin ora dedicata alle implicazioni di natura psicologica che tale regime di piena ed esclusiva responsabilità su quanto accade a bordo produce sul personale coinvolto. Sarà interessante mettere a fuoco le difficili condizioni nelle quali si trovano a operare i comandanti delle navi, anche a causa di un quadro

giuridico in parte obsoleto. Al convegno prenderà parte un panel di relatori di riconosciuta esperienza e competenze in grado di coprire l'intero spettro delle problematiche giuridiche che caratterizzano la materia.

Gli atti del convegno saranno raccolti in una pubblicazione.

Naviris, la JV tra Fincantieri e Naval Group, è pienamente operativa- Una storia tormentata

Si è tenuto il primo Consiglio di amministrazione di Naviris, la joint venture tra Fincantieri e Naval Group. Questa partnership consolida il desiderio condiviso delle due società di costruire un futuro di eccellenza per l'industria navalmecanica e per le Marine.

L'alleanza è la naturale evoluzione della partnership storica tra due leader mondiali. Con più di vent'anni di collaborazione, Naval Group e Fincantieri hanno già raggiunto insieme traguardi di successo: già negli anni '90 con il programma di cacciatorpediniere per la difesa aerea Horizon (quattro navi) e con il programma di fregate multi-missione FREMM in corso dal 2005 (venti navi).

Naviris apre la strada al consolidamento della difesa navale europea in risposta alla crescente pressione dei concorrenti mondiali. Attraverso Naviris, Fincantieri e Naval Group uniscono le loro forze per sviluppare una nuova capacità strategica e rispondere in modo innovativo alle esigenze dei loro clienti.

Le due società hanno stabilito che Naviris sia una joint venture 50/50. Con sede principale a Genova e una controllata situata a Ollioules,

ASSICURAZIONI E TRASPORTI – QUINTA EDIZIONE DEL MASMET – MASTER UNIVERSITARIO DI I LIVELLO

Genova .Prenderà il via il prossimo marzo, il Master delle “Assicurazioni marittime e dei trasporti”, meglio conosciuto fra gli addetti ai lavori con l'acronimo di MASMET e giunto alla sua V edizione.

Organizzato dall'Università di Genova con la collaborazione di molte aziende del settore fra cui spiccano UnipolSai e SIAT, che con il patrocinio di Unica, la Corporate Academy del Gruppo Unipol vede svolgere nella sua sede le 360 ore di attività didattica. Rivolto a giovani

e adulti in cerca di occupazione e occupati in possesso di Laurea in Scienze dei Servizi Giuridici, Scienze dell'Amministrazione e dell'Organizzazione, Scienze dell'Economia e della Gestione Aziendale, Scienze Economiche, Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali e Laureati magistrali in Giurisprudenza, prevede oltre alle lezioni in aula, anche un periodo di stage della durata di 450 ore. Ottimo il livello di placement occupazionale di chi ha partecipato alle precedenti edizioni, che si attesta al 90%.

Le iscrizioni si chiuderanno il 27 gennaio. Maggiori dettagli e modulo di iscrizione si possono trovare su <https://www.perform.unige.it/master/master-assicurazioni-marittime>
(LC)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Trasparenza di una compagnia di di Assicurazione

Verona, 10 gennaio 2020. In riferimento alle notizie di stampa relative a presunte irregolarità operative in materia di Internal Dealing rilevate dal Comitato per il Controllo sulla Gestione di Cattolica Assicurazioni, riportate ieri nel Consiglio di Amministrazione della Compagnia, si comunica che risultano segnalate alla Consob solamente talune operazioni di acquisto su azioni della Compagnia effettuate da Andrea Rossi e Cinzia Galipò.

Con l'occasione si precisa altresì che, per quanto concerne l'acquisto di azioni Cattolica Assicurazioni da parte di Ivana Bazzoni, si tratta esclusivamente di un eventuale ritardo di un giorno inerente ad un adempimento meramente informativo, relativo tra l'altro ad una operazione del 2017, inidoneo per sua natura a causare qualsiasi danno o nocumento alla società e/o al mercato.

Circa la posizione relativa al Vice Presidente Vicario Poli, si precisa che l'operazione di acquisto risulta effettuata in data 11 maggio 2018 e che la Compagnia, a seguito delle comunicazioni dell'interessato, ne ha tenuto conto nelle comunicazioni di bilancio al 31/12/2018.

Cattolica Assicurazioni è uno dei maggiori attori del mercato assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con quasi 3,6 milioni di clienti che si affidano alle soluzioni assicurative e ai prodotti distribuiti, il Gruppo registra una raccolta premi di quasi 6 miliardi di

euro (2018). Cattolica conta, a livello di Gruppo, su 1.419 agenzie diffuse su tutto il territorio italiano, sia nei grandi che nei piccoli centri, e su una rete di 1.900 agenti. Per ulteriori informazioni:

www.cattolica.it/profilo-societario

Media Relations Office

Erminia Frigerio – Media relations

erminia.frigerio@cattolicaassicurazioni.it 337/1165255

IL MISTEROSO AFFONDAMENTO DEL “FRANCESCO PADRE”

La verità giace ancora sul fondo dell’Adriatico insieme ai resti del “Francesco Padre”, il motopeschereccio appartenente alla marineria molfettese che, a seguito di un’esplosione avvenuta il 4 novembre del 1994, si inabissò a largo delle coste montenegrine con tutto il suo carico umano.

Le varie inchieste susseguitesi negli anni non sono state sufficienti a rendere giustizia ai cinque marittimi pugliesi che si trovavano a bordo dell’imbarcazione.

Gli ultimi accertamenti eseguiti dalla magistratura inquirente scartarono l’ipotesi che il natante trasportasse illegalmente armi, lasciando conseguentemente aperti diversi scenari: quello più realistico riconducibile ad un tragico errore delle forze Nato all’epoca impegnate a fronteggiare la guerra civile nell’ex Jugoslavia; un tentativo di intimidazione a scopo estorsivo della criminalità della zona; la deflagrazione di un ordigno bellico incappato accidentalmente nelle reti.

Occorre ricordare che il recupero di alcuni residui del relitto, evidenziò sulla fiancata dell’imbarcazione, un foro compatibile con un proiettile denominato “PIT” (perforante-incendiario-tracciante) di chiara matrice militare.

Inoltre documenti Nato ormai desegretati escluderebbero la presenza in quell’area, quella notte, di unità navali montenegrine.

Tuttavia la totale assenza di risposte alle rogatorie internazionali e la scarsa collaborazione dei Paesi coinvolti (Stati Uniti, Serbia e Montenegro), aveva impedito, nei fatti, di fare piena luce sulle dinamiche dell’accaduto.

Nonostante siano trascorsi venticinque anni dalla tragedia, ribattezzata non a caso “l’Ustica del mare”, per i familiari delle vittime, oltre al silenzio assordante delle istituzioni, resta purtroppo anche il grande rimpianto di non aver potuto seppellire degnamente i corpi dei loro cari.

Felice Magarelli

.....

STORIA VISSUTA E ATTUALITA’
LOGISTICA tra Liguria e Nord Italia

Grazie alla esperienza personale come dirigente di grandi società e alla penna precisa di Tobia Costagliola entriamo nel vivo di una tecnologia trasportistica che non tutti conoscono.

FUNIVIE DI SAVONA e ITALIANA COKE: CHE
NE SARA’ ?
di Tobia Costagliola

E’ dai primi giorni di questo nuovo anno, denso di incognite, di speranze e buoni propositi, che notizie preoccupanti vengono diffuse dalla stampa nazionale e locale riguardanti il tremendo collasso delle infrastrutture dei trasporti della Liguria. Dopo il crollo del Ponte Morandi , sono aumentati sensibilmente i problemi della viabilità per carenze manutentive a cui si sono uniti gli ingenti danni causati dal maltempo che colpisce inesorabilmente un territorio che si rivela sempre più fragile e compromesso. Ritengo opportuno concentrarmi, al momento sulla Liguria. Ciò non significa che molte altre regioni del nostro paese se la passino bene.

Alcuni titoli di stampa più significativi :

“Infrastrutture fragili. Autotrasporto al collasso. Allarme rilanciato dagli spedizionieri e dalle imprese che lavorano in porto”. Repubblica, Genova 3 gennaio.

“Code ed interruzioni sulle strade un danno grave per le imprese”. La stampa, Savona, 7 gennaio.

“Savona. Città invasa dai camion. Ogni giorno oltre 700 dal casello al porto. Preoccupazione per l’aumento dei mezzi pesanti che trasportano carbone.

Lo stop delle Funivie ingigantisce i problemi del traffico a Savona”. La Stampa, Savona, 10 gennaio.

Ma cosa ci fanno 700 camion in strada nella città di Savona ? Sono camion che arrivano dal casello di Legino o dal porto in entrambi i sensi. A questi vanno aggiunte 250.000 auto che transitano ogni giorno per la città a cui , dalla fine di novembre 2019, vanno sommati circa 80 camion al giorno carichi di carbone diretti a Cairo Montenotte. Quando poi sarà a pieno regime la piattaforma “Apm terminal” andranno quantificati i mezzi pesanti in arrivo e in partenza. Sono dati comunicati con dovizia di dettagli al Ministero delle Infrastrutture da parte del sindaco di Savona , l’8 gennaio. Tutto ciò in uno scenario estremamente critico, con alcune strade al collasso come la Sp29, lavori interrotti sull’Aurelia, qualche viadotto crollato, scambi di carreggiata, danni alla rete ferroviaria, funivie di Savona inattive a causa di una frana. In definitiva si tratta di una situazione molto preoccupante che coinvolge tutte le vie di comunicazione per i porti della Liguria con ingenti danni e ripercussioni a tutto il sistema logistico ed economico della Regione e non solo. Tutto ciò in un contesto già ”sofferente” per cantieri fermi, progetti in ritardo e risorse non utilizzate. In questo marasma, tuttavia, la mia attenzione è stata attirata da due aziende i cui nomi ogni tanto emergono, quasi sempre di riflesso, e senza la dovuta evidenza a livello nazionale: le Funivie di Savona e la Italiana Coke .

Le funivie di Savona , il carbone trasportato in “montagna “

Le Funivie di Savona avevano già colpito la mia immaginazione, fin da ragazzo, quando mio padre raccontava come il carbone veniva trasportato “in montagna”: una fila interminabile di cestelli metallici anneriti dal carbone, sospesi nell’aria e in lento scorrere sulla testa dei savonesi che, superata la città, si incamminavano verso l’alto

sffiorando le cime dei boschi. Era il primissimo dopo guerra, quando, dopo la cosiddetta "Spedizione dei Mille" (marittimi) negli Stati Uniti, nell'ottobre del 1946, i nostri padri presero in consegna le prime navi "Liberty". Queste navi, appena consegnate, avevano già il primo impiego assicurato con carichi di carbone destinato ai porti italiani tra cui Savona era il più importante. Importante perché quelle funivie servivano un'area industriale già pronta a riprendere in pieno la sua attività non avendo subito alcun danno durante il conflitto.

L'infrastruttura intatta delle Funivie assunse una notevole importanza per la ripresa delle attività produttive in una regione in cui linee ferroviarie e strade erano fortemente danneggiate. Era rimasto l'unico mezzo di trasporto veloce ed efficace per convogliare merci oltre l'Appennino.

Dopo quel periodo, durante la mia vita lavorativa, sia in mare che a terra, sono stato coinvolto solo sporadicamente in attività connesse col porto di Savona. Ma ecco che, alla fine degli anni '90, nel mio ruolo di rappresentante di potenziali compratori, partecipai, con un gruppo di tecnici, ad una ispezione "conoscitiva" di tutto l'impianto delle Funivie, dalla storica stazione di Miramare fino all'area di stoccaggio di Bragno-San Giuseppe di Cairo. Fu una esperienza entusiasmante e sorprendente: mi sono trovato, all'improvviso, come proiettato in un'altra epoca. Davanti a me si snodava uno impianto che potrei definire come la massima testimonianza vivente di "Archeologia industriale". Ancora oggi, ricordo che vissi, in quella ispezione, l'esperienza diretta del classico "paradosso": un impianto perfettamente funzionante, efficiente, ben gestito ed organizzato. Anche "le persone" che gestivano la struttura mi stupirono : sembravano anche loro appartenere ad "altri tempi" (nella accezione più positiva che si possa dare). Non avrei mai immaginato che un impianto, entrato in funzione nel lontano 1912, funzionasse ancora a pieno regime e con la massima efficienza. In quella occasione appresi anche che le storiche locomotive a vapore descritte da mio padre, tanti anni prima, erano state in funzione, senza sosta e con la massima efficienza, fino agli anni '80, lassù oltre il Colle di Cadibona nel parco di San Giuseppe.

Cenni storici

Quando, nel 1912, fu inaugurato, l'impianto delle funivie di Savona, con i suoi 18 km di estensione , era la linea di trasporto aereo più lunga del mondo. Dalla stazione di Miramare, nel porto di Savona, dove attraccavano le navi cariche, il carbone veniva trasportato fino

all'area di stoccaggio di Bragno, nel comune di Cairo-Montenotte, scavalcando l'Appennino ligure ad un'altezza di 520 metri per scendere a 356 m, al di là del colle di Cadibona, In questa zona si estendeva una vasta e storica concentrazione industriale che includeva anche la Cokeria di Bragno (oggi Italiana Coke) e la SIPE (Società prodotti Esplosivi) da cui, successivamente, nacque la celeberrima Ferrania. La Funivia partendo dal porto di Savona, scavalcava, il quartiere di Valloria su un tragitto complessivo di 18 km, con 600 vagonetti di una capacità di circa una tonnellata ciascuno. Il carbone veniva scaricato a braccia dalle navi alle chiatte in ceste. Nel 1926, fu costruito il nuovo pontile di sbarco, a Miramare, servito da quattro scaricatori a benna che consentirono di sbarcare un carico di rinfusa ad una rata giornaliera di 6.000 tonnellate anziché le 600 del periodo precedente. Nel 1936-1937, con la nascita della cokeria di Italiana Coke e la conseguente necessità di approvvigionamento di materia prima, è stata realizzata la seconda linea funiviaria che ha permesso di raddoppiare la potenzialità di trasporto I vagonetti diventarono 1.200. Carlo Emilio Gadda, ingegnere e originale scrittore, già all'inizio del novecento, aveva descritto quest'opera come «un'invenzione del futuro». Tra il 2005 e il 2010 sono state realizzate le seguenti opere :

- 1) Costruzione di un nuovo terminal da parte dell'Autorità portuale di Savona, denominato Terminal Alti Fondali Savona (TAFS) lungo 300 metri e con un pescaggio di 18 metri che consente l'approdo di navi fino a 130.000 Tpl.
- 2) Costruzione, ideata da Funivie Spa e finanziata dal MIT, per un valore di 40 milioni, di un impianto sotterraneo e sottomarino che collega il TAFS Fondali con lo snodo intermodale di San Rocco dove sorge la nuova stazione di carico dei vagonetti funiviari. L'impianto è costituito da due tunnel per una lunghezza totale di 1.600 metri. Il primo, di circa 500 metri, è stato realizzato al di sotto del piano di banchina e collega il terminal di sbarco ad un pozzo di raccordo profondo 40 metri. Dal fondo di tale pozzo parte il secondo tunnel, lungo circa 1.100 metri, che collega la zona portuale alla nuova stazione di San Rocco, dalla quale ripartono le due linee funiviarie. All'interno di tali infrastrutture è stata realizzata una linea di nastri trasportatori della portata massima oraria di 500 tonnellate di cui uno sottomarino e uno sotterraneo, che collegano il TAFS con le due linee funiviarie di valico dell'Appennino, lunghe 17 km ciascuna, gestite in concessione dalla stessa Funivie di Savona. Gli impianti gestiti da Funivie SpA (Società del gruppo Italiana Coke) garantiscono la

salvaguardia ambientale, determinando l'eliminazione del transito stradale su strade urbane ed extra urbane di circa 300 camion al giorno (in andata e ritorno, sulla direttrice Savona-San Giuseppe di Cairo). Inoltre è stato eliminato anche ogni impatto visivo con l'esterno e di dispersione delle polveri e, soprattutto, è stato realizzato un notevole abbattimento delle emissioni inquinanti con l'utilizzo del trasporto su fune (trazione elettrica), rispetto all'equivalente trasportato su gomma (trazione a gasolio). La struttura, a pieno regime ha una potenzialità massima di movimentazione di 8.000 tonnellate al giorno. La merce arriva fino alla stazione di San Giuseppe di Cairo che consente lo stoccaggio delle rinfuse in parchi deposito che occupano una superficie complessiva di circa 120.000 metri quadrati. Nel parco deposito è ubicato « un attrezzato reparto di manovra ferroviaria, un moderno parco di pale meccaniche gommate ed efficienti impianti di vagliatura e frantumazione che consentono di offrire ai clienti una completa e diversificata gamma di servizi al fine di consentire una incisiva penetrazione sul mercato degli utilizzatori finali. Le rinfuse sono inoltrate ai destinatari su gomma e/o su rotaia grazie alla favorevole collocazione del parco-deposito rispetto alle principali direttrici ferroviarie, stradali e autostradali nazionali. E' stata anche ammodernata la linea di raccordo con la vicina cokeria per l'inoltro diretto della rinfusa all'utilizzatore finale. L'intero impianto costituisce un sistema logistico integrato che raggiunge una capacità di movimentazione giornaliera difficilmente ottenibile con altre soluzioni, garantendo il trasporto con qualsiasi situazione climatica» (Cfr. Funivie Spa). Nel 2013 fu approvato il progetto di copertura dei parchi di stoccaggio del carbone della stazione di san Giuseppe che fu avviato l'anno successivo. Il progetto è finanziato dal MIT. Nel 2017 è stata demolita la linea sospesa ma, nel 2019, i lavori di copertura sono stati sospesi a causa dell'entrata in concordato del gruppo di appartenenza di una delle aziende appaltatrici. Conseguentemente, il MIT ha bloccato i finanziamenti imputando alle Funivie l'inadempienza all'impegno di copertura dei parchi di San Giuseppe.

Italiana Coke

Attualmente Italiana Coke ,con Terminal Alti Fondali Savona e Funivie Spa ,formano il gruppo che gestisce tutta la filiera delle rinfuse "nere" nel porto di Savona, dallo scarico al trasporto, allo

stoccaggio, oltre che essere una delle principali realtà nazionali nella produzione del Coke.

La Italiana Coke fu fondata nel 1897 come Società Anonima Coke e Derivati con stabilimento a Savona alla foce del Letimbro. Nel 1911 lo stabilimento venne trasferito nella zona industriale di Vado. Nel 1937 nasce lo stabilimento di Cairo Montenotte con tre batterie di forni a coke che aumentano a 4, nel 1940 e 5 nel 1956. Nel 1975 avviene la prima fusione aziendale: la cokeria di Vado Ligure acquista la cokeria di Cairo Montenotte. Nel 1980, sotto l'egida dell'ENI Risorse, si associa ad altre due cokerie: Avenza e Porto Marghera.

Nel 1994 avviene la privatizzazione : ENI Risorse vende la società ai privati.

Nel 1998 viene installato l'impianto di cogenerazione di energia elettrica e iniziano le opere per limitare l'impatto ambientale della cokeria.

Nel 2008 Italiana Coke S.r.l. acquisisce Funivie S.p.A.

Nel 2010 Italiana Coke entra nella compagine azionaria di Terminal alti fondali di Savona. Nel 2013 entra nella compagine azionaria di Terminal Rinfuse Genova.

Dal 2017 l'azienda è in "concordato di continuità" per ripianare le perdite di bilancio dovute al calo del mercato e ai molti investimenti per la "ambientalizzazione".

Preoccupanti scenari tra il 2019 e 2020

In un contesto mondiale in cui è sempre più incalzante il processo di "decarbonizzazione", i "Gruppi" sopra citati hanno realizzato ingenti investimenti "ambientali", in parte finanziati dallo Stato. Le aziende hanno adottato il Sistema di Gestione Integrato Qualità/Ambiente/Salute e Sicurezza la cui conformità alle norme ISO di riferimento è certificato da RINA Services Spa. Il Gruppo oltre ad eliminare, con la funivia, l'inquinamento dovuto alla trazione stradale, realizza " un prodotto tecnologico che non produce CO2 ma trasforma il carbone in blocchi di coke, indispensabili per fornire energia alla produzione di ghisa, lana di vetro, zucchero ecc. Il gruppo Italiana Coke è rimasto l'unica azienda italiana a rifornire di "carbon coke" le fonderie dell'intero Paese, Un settore che da quanto riportato dal Sole24ore (R.de Forcade,13 dic.2019), conta 1.038 aziende e 28 mila occupati. Il gruppo Italiana Coke, tra dipendenti diretti ed indotto, occupa circa 600 persone (tra cui le Funivie Spa che contano 80 addetti e 40 persone nell'indotto).

Eppure c'è chi, ignorando questa realtà, nonostante la compatibilità e sostenibilità ambientale continuamente aggiornata dell'intero sistema, auspica, come a Taranto, la cessazione di tutta l'attività senza sapere indicare delle valide alternative, e la cessazione dei finanziamenti Statali. Finanziamenti ben motivati soprattutto se si considera l'ambientalizzazione del TAFS, quella finora raggiunta dal parco di Cairo e i circa 300 camion che si tolgono dalla strada ogni giorno.

Le disgrazie non vengono mai sole.

I problemi della viabilità, insieme ai danni del maltempo citati all'inizio, rischiano di minare la continuità produttiva e di compromettere i livelli occupazionali dell'intero gruppo e non solo. Nella notte tra il 23 e il 24 novembre del 2019, si è verificata una imponente frana in prossimità della stazione di partenza di san Rocco che ha provocato l'abbattimento di 4 dei 380 piloni di sostegno, interessando entrambe le linee della funivia. Attualmente, mentre si sta cercando di mettere in sicurezza tutto l'impianto, le Funivie sono ferme e si teme che lo saranno ancora per circa un anno. La Cokeria, al momento, ha scongiurato l'interruzione del ciclo continuo, rallentando la lavorazione, utilizzando le scorte di carbone nel deposito e sostituendo la funivia con camion in partenza da Savona. Questo spiega il grande caos registrato nella città di cui si è dianzi scritto. Le strade per arrivare a Cairo sono due. il colle di Cadibona, interessato da diverse frane, e la A6 aperta con una sola carreggiata a due sensi di marcia. Nel frattempo, si diffondono notizie allarmanti quali l'ipotesi delle Funivie di restituire al MIT la concessione dell'impianto; comporterebbe il licenziamento di ottanta lavoratori per i quali non è prevista la cassa integrazione. C'è poi il rischio che il flusso di carbone in arrivo al TAFS venga dirottato verso altri scali. Mentre tutte le "forze" interessate, industriali, sindacali e politiche, sono alla ricerca di una soluzione rapida per la normalizzazione ed il ripristino delle attività, aumentano le preoccupazioni per la futura gestione di tutto il complesso. I sindacati accusano il MIT di non avere le idee chiare pur se ha assicurato il massimo impegno sia per risolvere i problemi dei lavoratori che per il ripristino delle attività. C'è la preoccupazione che tutto resti come prima e che lo Stato continui a supportare le attività per rendere sostenibile un servizio che, nonostante gli investimenti, non riesce ad essere autosufficiente. Dall'altra parte si auspica un piano industriale sostenibile con il coinvolgimento dell'AdSP e degli enti locali avanzando l'ipotesi di

utilizzare le Funivie non solo per le rinfuse “nere” ma anche per altri prodotti alla rinfusa, non solo dal porto verso l’area industriale ma anche in senso inverso.

Come dicevo dianzi, ho sentito il dovere di descrivere una realtà densa di incognite e di problemi che non è l’unica in una regione che è stata messa a dura prova dopo tutti i disastrosi eventi dell’anno appena trascorso. Mi auguro soltanto che le capacità di “riscossa” congeniali in tutti le forze coinvolte non vengano inficiate dalla cattiva politica in un momento così delicato e caotico per il nostro Paese.

Tobia Costagliola

2021: NOx addio?

L’abbattimento delle emissioni inquinanti nella nautica da diporto

ATENA Lombardia, in collaborazione con ATENA

La Spezia presenta il seminario 2021: NOx addio?

L’abbattimento delle emissioni inquinanti nella nautica da diporto

Giovedì 6 febbraio 2020 – ore 14.30 , **Seatec CarraraFiere**

Programma

14.30 Iscrizione partecipanti e apertura lavori

14.45 Paolo Bertetti, San Lorenzo Spa – “L’impatto delle nuove normative sulla progettazione e sulla realizzazione di uno yacht”

15.15 Carlo Bertoglio, Hug Engineering Italia Srl – “SCR nello yacht da Diporto? solo se con soluzioni ai limiti della tecnologia!”

15.45 Andrea Piccione, Volvo Group Italia Spa – “Soluzioni tecnologiche innovative per la compliance alle nuove normative sulle emissioni in atmosfera”

16.15 Nicola Camuffo, MTU Italia, Rolls-Royce Power Systems – “Motori diesel ed impianti di trattamento – La sfida dell’IMO Tier III”

16.45 Ing. Daniele Bottino, ABS – Il punto di vista degli Enti di Classifica

17.15 Q&A – Conclusione seminario

Il seminario è gratuito per i Soci ATENA e per tutti coloro che desiderano presenziare. Per ragioni organizzative è richiesta l'iscrizione inviando un'e-mail all'indirizzo:

atena.lombardia@gmail.com

.....
.

LE LEZIONI DI UN MAESTRO

Code di Zefiro al 2020, appena di bolina

di Silvestro Sannino

ANCORA SULL'ACQUA ALTA E SULLE MAREE

“acqua bevuta dal fondo del mare,” aveva scritto

LEONARDO...

Il fenomeno delle sesse richiamato dall'ing. Flavio Scopinich, ad integrazione della mia nota sull'acqua alta a Venezia dello scorso novembre, è un contributo prezioso per aiutare a capire fenomeni che quando sono veicolati dalla stampa quotidiana rendono la materia nebulosa e talvolta distorta. E qui è il caso di ricordare che la marea non è dovuta all'attrazione del Sole e della Luna sulle masse d'acqua, come viene in genere detto; ma essa è dovuta alla “differenza di attrazione di Sole e Luna tra la superficie terrestre ed il centro della Terra”. Voglio ribadire ancora che lo scopo della nota era di evidenziare i tre diversi fattori che sono la causa principale dell'acqua alta a Venezia (o acquagrande ed altre dizioni). Peraltro citando Stravisi avevo implicitamente considerato altri aspetti ed avrei anche potuto richiamare i lavori dell'ing. Paolo Canestrelli, già direttore del servizio di previsione del comune di Venezia, molto interessanti. Ma andiamo già su un livello tecnico più elevato, per “addetti ai lavori”.

Ho richiamato anche l'analogia sul jet stream dello scorso novembre e quello del 4 novembre 1966 quando si ebbe un'acqua alta di 194 cm. e quindi superiore a quella recente. Il fenomeno del 4 novembre ricordato passò un po' inosservato, sotto la grande emozione

dell'alluvione di Firenze. Eppure la marea astronomica non era sizigiale, e quindi non era massima, mentre la pressione era intorno ai 1000 mb., con effetto più tenue rispetto a quella del novembre 2019. Ergo, sono possibili anche fenomeni più cruenti dei 194 cm. che si verificarono nel 1966. Uno studio comparato dei due fenomeni potrebbe aiutare a capire meglio l'effetto dello scirocco, come già l'ing. Canestrelli aveva segnalato. Intanto i fenomeni periodici come le sesse sono in qualche modo assorbibili nella previsione della marea astronomica e perciò prevedibili negli effetti. Mentre un bassa profonda (980 mb) ma centrata su Venezia ha prodotto venti di trasversali all'Adriatico con assenza della componente di acqua alta prodotta dalla corrente di deriva.

Fenomeni di marea nel mondo sono numerosi e di grande interesse. Tutti conoscono il suggestivo effetto delle le maree nel golfo di Saint-Malo, che lasciano il Mont Saint-Michel alternativamente legato alla terraferma o isolato a causa della variazione del livello del mare che può superare i 10 metri. Se poi si fa un salto nei golfi di Bristol, all'estuario del fiume Avon (il fiume della città di Shakespeare, Stratford-upon-Avon ove si visita, sempre con grande emozione, la casa del grande drammaturgo, costruita con poderosi tronchi di quercia, difesi da efficaci impregnanti protettivi neri), le maree sizigiali arrivano ai tredici metri. Anche per questo si è sviluppato, alla foce dell'Avon, il porto di Milford Haven, specie per il traffico delle grandi petroliere (VLCC e ULCC), nella seconda metà del secolo scorso. Se poi andiamo nella Baia di Fundy, in Canada, troviamo maree che possono superare i venti metri di altezza. Qui, come a Bristol, l'ampiezza della marea pratica, rispetto alla teorica, viene amplificata per effetto "tunnel a imbuto" della conformazione orografica. Tra le altre maree speciali è il caso di ricordare quella che si verifica nello stretto di Magellano. All'entrata dello stretto, dallo Oceano Atlantico, si hanno maree con ampiezze che possono arrivare ai 9 metri; tali ampiezze decrescono, procedendo verso ovest lungo lo stretto, e si riducono a pochi decimetri all'uscita nel Pacifico. La marea nello stretto causò non pochi problemi, assieme al forte vento, alle navi della seconda spedizione spagnola, al comando di Joffre e Sebastiano de Elcano nel 1525.

Intorno al fenomeno dell'acqua alta vi è poi tutta una letteratura ampia, stimolante e interessante. Il nostro grande geografo Roberto Almagià trattò la marea in una dotta memoria, apparsa sulla Rivista Geografica del 1902, dal titolo "La dottrina della marea nell'antichità

classica”, in cui vengono richiamati e interpretati tutti i riferimenti letterari, da Omero ad Apollonio Rodio, dal navigatore Pitea che sperimentò le maree del nord fino a Thule, a Posidonio; da Cesare che dovette adattare il fondo delle navi agli effetti dei flussi e riflussi, a Strabone, a Lucano, a Plinio, a Pomponio Mela. I due ultimi furono molto letti nel medioevo.

Gli enciclopedisti del medio evo si riferiscono alla marea seguendo le indicazioni di Plinio. Arriviamo così a Dante che attribuisce, in modo chiaro, la marea all’azione della Luna:

*E come ‘l volger del ciel de la luna
Cuopre e discuopre i liti senza posa,
così fa di Fiorenza la Fortuna:*

Paradiso, XVI, 82-84.

Dante ha posto una serie di domande a Cacciaguida sulle famiglie e sulla vita in Firenze e questi risponde, per quel che riguarda le sorti della città, con un’ efficace similitudine, che esse sono instabili, ondivaghe come l’alternarsi dei flussi e riflussi delle maree prodotte dal moto del cielo su cui è collocata la luna. La Fortuna variabile di Firenze denota un senso di tristezza nel racconto che fa Cacciaguida al poeta e agli stessi occhi di Dante, costretto ad un duro esilio. Ed allora ci si chiede quale sia la fonte a cui ha attinto Dante per poter formulare una tale elegante ed efficace similitudine. Non certo Tolomeo o Alfragano che dedicano poca attenzione all’argomento. Edgard S. Laird, della South Texas University, ritiene che Dante abbia attinto dal breve trattato di Robert Grosseteste “Questio de fluxu et refluxu maris” scoperto solo nel 1926 da Franz Pelster e pubblicato da Richard C. Dales nel 1966 sulla rivista di storia della scienza ISIS di George Sarton. A sua volta la teoria sulla marea del francescano Grosseteste (1175-1253) denota una matrice nel lavoro dell’arabo Albumasar “Introductorum maius” tradotto in latino da Giovanni di Siviglia nel 1133, che al cap. 3 discute del meccanismo con cui gli astri lucenti, cioè sole e luna, generano il flusso della marea. Grosseteste integra la teoria con l’apporto di fenomeni di “rarefazione e di condensazione” e in un’altra opera “De natura locorum” cita proprio Albumasar. La teoria prevede due alte maree in un giorno, come risulta anche dall’esperienza. Grosseteste è in stretto contatto con l’altro grande francescano Ruggero Bacon, ritenuto l’ideatore del metodo sperimentale. poi sviluppato da Galileo, e questi ricevette Brunetto Latini, maestro di Dante, che usa la ricordata similitudine.

Le maree in relazione alla posizione della luna sono indicate nelle prime istruzioni nautiche “Il compasso da Navigare”, del XIII secolo. Esse vengono poi citate spesso da Cristoforo Colombo quando esplora il Nuovo Mondo che ha scoperto. Più tardi Keplero si mostra fautore della teoria lunisolare della marea ma entra in un’accesa polemica con Galileo che nega ogni influenza della luna sul fenomeno della marea. Sarà Newton con la sua teoria della Gravitazione Universale a fornire prova e giustificazione scientifica del fenomeno della marea lunisolare. La teoria di Newton evidenzia tuttavia elevati scarti tra marea teorica e quella osservata in alcuni luoghi di cui si è già detto. Laplace introduce la teoria armonica della marea secondo un approccio di tipo induttivo ma anche le sue costanti armoniche vanno desunte da dati osservati nei vari porti. La tavole di marea attuali vengono calcolate con le costanti armoniche di marea.

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

NATALE E LA STELLA DI BETLEMME

Quanti, nella frenesia delle feste natalizia, hanno pensato al significato autentico della festa della natività presi dal pensiero dei regali e/o dove e come trascorrere le vacanze? La data di Natale pare sia stata fissata al 25 dicembre nel 336 dopo Cristo. Essa forse si ricollegava alla ricorrenza o festa romana del Dies Natalis Solis Invicti perché nell’epoca del solstizio invernale si alimentò il culto del Sol Invictus, cioè del Sole che sembrava tirato da qualche maligno e si allontanava sempre più dagli uomini. Poi finalmente il sole ebbe la meglio, vinse sul demonio, si fermò (Solstizio) e ritornò, cioè rinasce o nasce. Quindi il Natale metaforico di ritorno alla vita si fece coincidere con la nascita di Gesù. Più o meno, salvo precisazioni ulteriori.

L’evangelista Matteo parla anche della stella di Betlemme. Egli dice “Gesù nacque a Betlemme di Giudea al tempo di Erode. Alcuni Magi giunsero dall’Oriente a Gerusalemme e domandavano: “Dov’è il re dei Giudei che è nato. Abbiamo visto sorgere la sua stella e siamo venuti per adorarlo” Gli interpellati risposero “A Betlemme di Giudea” e videro la stella che li precedeva e li guidava. E così i Magi giunsero sul luogo ove era il Bambino Gesù.

Una schiera di studiosi, di astronomi, hanno cercato di individuare la stella di Betlemme. Sono fiorite varie ipotesi a volte anche complicate ma tutte deboli a verifiche in merito. Non si è trovata la cometa, né fenomeni particolari. E allora? Forse è il caso di seguire una via più semplice e più logica.

La stella guida potrebbe essere Sirio, la stella più brillante del firmamento, e quindi degna di un re. Essa, sulla volta celeste, viene individuata dall'allineamento delle tre stelle che formano la "cintura" di Orione, chiamate anche i Magi. Nelle notti di Natale, per chi si trovi in Gerusalemme e guarda Orione, la stella Sirio indica proprio la direzione di Betlemme e quindi della destinazione dei tre Magi, del luogo ove è Gesù.

La soluzione è plausibile perché nell'antichità era norma associare eventi importanti a fenomeni celesti; e questo avveniva presso diversi popoli. Così in Omero, che si ispirava alle conoscenze astronomiche dei Fenici, quando gli eroi ritornano da Troia, giunti all'isola di Chio, per scegliere la rotta chiedono aiuto agli dei ed hanno l'indicazione: devono navigare per il mare alto e non sotto la costa. Anche Apollonio Rodio fa seguire agli Argonauti una via secondo una indicazione astrale, celeste, per sfuggire ai Colchi che li inseguono per riprendersi Medea, la quale aveva seguito Giasone. E gli esempi si potrebbero moltiplicare. L'indicazione di Matteo ha tutte le caratteristiche di un riferimento astronomico tipico dell'epoca e l'ipotesi di Sirio, peraltro già formulata da molto tempo, appare perciò la più semplice e plausibile.

Silvestro Sannino, *gennaio 2020*

Publicazioni - Eventi

TTM 50 anni celebrati redazionalmente anche negli ultimi numeri novembre- dicembre 2019 usciti in questi giorni, il secondo dedicato a best ships , tradizione nata anni addietro che mostra le navi e le nuove costruzioni , utile cartaceo per apprendere e avere sotto mano

Rivista di altissimo livello culturale tecnico divulgativo fondata da Decio Lucano e dal 2008 coordinata dal giornalista Angelo Marletta nell'ambito di The Medi Telegraph, Shipping and Intermodal Transport , Gruppo Gedi .

Ship2Shore con patrocinio Ports of Genoa

Porti liguri oggi e domani tra infrastrutture passate e future

Genova, 27 gennaio 2020 | ore 10.00 – 12.30 Palazzo San Giorgio, Sala Capitani ,modera Angelo Scorza, Direttore Ship2Shore

L'incontro nasce con l'intenzione di fare il punto della situazione in un momento decisivo per lo sviluppo dei porti di Genova e Savona, con problematiche contingenti da affrontare e nel quadro di grandi cambiamenti di scenario in corso, sia per questioni geopolitiche e/o commerciali globali sia per la realizzazione in corso di grandi opere a livello continentale e mondiale

CONFERMA PARTECIPAZIONE: segreteria@ship2shore.it

h. 9.30 registrazioni e welcome coffee ;**h. 10.00** saluti istituzionali
Paolo Emilio Signorini, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

prima sessione

**Enrico Musso, Professore ordinario di Economia Applicata
Università Genova | Direttore CIELI**

Andrea Giuricin, CEO TRA consulting SL, docente di Economia dei trasporti Università di Milano Bicocca

Carlo Laganà, Partner Deloitte

Fabrizio Vettosi, Managing Director Venice Shipping and Logistics (VSL) SpA ; Andrea De Bernardi, Amministratore Delegato e

Direttore Generale Mercitalia Intermodal Spa; Guido Porta, Vicepresidente Fercargo ; Enzo Macello, Direttore Investimenti RFI

seconda sessione

Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti

Alessandro Pitto, Presidente Spediporto*

Alessandro Ferrari, Membro Commissione Relazioni Industriali e Normativa del Lavoro Assiterminal*

Luciano Pasquale, Presidente Camera di Commercio Riviera di Liguria

Alessandro Berta, Direttore Unione Industriali Savona

Alessandro Laghezza, Presidente Confetra Liguria

h. 12.30 conclusioni

NASCE UNA NUOVA RIVISTA: SHIPPING ITALY

Decio ciao e auguri di buon anno.

Con piacere ti segnalo la nascita di SHIPPING ITALY (www.shippingitaly.it), nuovo quotidiano online di shipping e porti. Se avrai modo di dargli un'occhiata mi farà piacere avere un tuo giudizio critico sui contenuti.

A presto

Nicola Capuzzo

(Dott. Nicola Capuzzo Giornalista/Journalist

Photographer SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY

Mob: +39 334 7889863 Mail: capuzzo.nicola@gmail.com)

Caro Nicola, facciamo i doverosi auguri scaramantici per la tua creatura, o meglio per la tua nave , che la navigazione le sia sempre foriera di tempi buoni e carichi sostanziosi.

Shipping Italy è una pubblicazione online , fatta bene nei limiti del nostro mondo economico/marittimo , limiti che però non precludono commenti e analisi, ; secondo me è questa la rotta da battere. Nicola tu hai fatto ormai una lunga navigazione e non hai bisogno di spiegare in questo mondo di “ gnocchi “ (così li definiva Vittorio G.Rossi negli anni settanta e ancora valida espressione e opinione ai tempi nostri) dove vediamo navi, porti e infrastrutture in mano a gnocchi.

Carissimi Amici de Il Mare,

LA LUNGA ETA' DEL LEGNO I paradossi della materia 'debole' e le rotte delle civiltà

Siamo lieti di invitarVi

Giovedì 23 gennaio 2020 dalle ore 18:30 presso i locali della Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 Roma

alla presentazione de

La lunga età' del legno rotte delle civiltà

sarà presente l'autore: Carlo Ruta, saggista e storico delle civiltà mediterranee

Il legno nella lunga vicenda umana, verrà focalizzato da una prospettiva nuova, quella del suo rapporto con gli sviluppi della razionalità. Carlo Ruta definirà, in particolare, un modello interpretativo che rilegge diverse esperienze di civiltà, dall'età protostorica a quella moderna, ricercandone le relazioni con il legno: materia "debole", di natura organica, e tuttavia dotata di una forza straordinaria, preminente, che ha segnato profondamente epoche, culture materiali e i saperi scientifici e tecnici di tutti i tempi. Si tratta di un progetto nuovo. Negli orizzonti delle risorse naturali disponibili, il legno una vicenda a sé, presente e tuttavia oscurata, restia a lasciarsi fissare in modo perentorio nel catalogo cronologico delle età, che vengono raccordate invece ai dati materiali consolidati della pietra e dei metalli, e dalle loro dinamiche complesse di età in età, di successione, sostituzione e interazione. È il canovaccio da cui prendono le mosse dalla prima metà del XIX secolo in avanti, le esperienze scientifiche e museali condotte da archeologi come Christian Jürgensen Thomsen, Joseph Déchelette e altri. Il legno si presenta come diverso, per la sua porosità, la duttilità e soprattutto, in rapporto al volume, per la sua leggerezza, che sin dalla preistoria più profonda gli ha conferito una funzione a sé, a misura, si direbbe, della manualità umana. Nella quasi generalità dei casi esso reca un peso specifico inferiore a quello dell'acqua. E questa dote della materia «debole» è quella che più, nella lunga alba delle civiltà, dovette sollecitare le comunità a pensare il rapporto con gli ambienti in maniera diversa e ad incamminarsi verso i tragitti della complessità.

“LA BRECCIA DI ROMA”

Le passioni, gli inganni, il papa, il re: nell'anno del centocinquantenario

**la breccia di Porta Pia rivive nel nuovo libro di Claudio Fracassi
in libreria dal 17 gennaio, Mursia editore**

«In centocinquant'anni il XX settembre della Breccia è stato imbalsamato dalla retorica: il trionfale ritorno di Roma alla patria, oppure la nostalgia clericale per il tempo in cui il papa era anche re. Io ho scritto questo libro, innanzitutto, per recuperare la ricchezza della Storia: non solo quella militare – le cannonate, i morti – quanto le paure e le speranze della gente, la loro vita quotidiana. In quei giorni è finito uno Stato che esisteva da oltre un millennio e che combatteva a colpi di encicliche, ma sono stati gettati i germi economici e culturali di un pezzo dell'Italia di oggi. Anche per questo il libro non finisce con l'apertura della Breccia, ma con il racconto dell'ascesa dei nuovi poteri destinati a saccheggiare la capitale». dichiara Claudio Fracassi, autore di La Breccia di Roma Mursia, pagg. 318, con inserto fotografico, Euro 18,00), in libreria dal 17 gennaio. «Per capire la Roma di oggi non si può che partire da qui.»



CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - LEGA NAVALE ITALIANA
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - tel.fax. +39 0814206364
website: www.cstn.it e-mail: info@cstn.it

con l'allegato numero 89 il nostro notiziario inizia il suo nono anno di vita.ringraziamo tutti i lettori che ci seguono e ci apprezzano per l'entusiasmo che ci mettiamo. la redazione

Bollettino Avvisatore Marittimo

Come tutti gli anni il periodico ora solo online bisettimanale Informazioni Marittime di Napoli, direttore Luciano Bosso, in redazione Paolo Bosso , Marco Molino, pubblica una rivista cartacea con fior di interventi sull'anno passato e sulle prospettive dello shipping e dell'economia dei trasporti nonché della formazione in Italia. Questo fascicolo contiene inoltre nomi e indirizzi delle agenzie, spedizioni, compagnie armatoriali campane.. Seguendo uno stile che ha sempre caratterizzato questa rivista gli articoli ,come dicevamo, sono di “peso” e riguardano una analisi del mercato delle infrastrutture e della logistica, con un ampio servizio sulla Accademia di Marina Mercantile a Castelvoturno della società IMAT.

PUBBLICAZIONI RELIGIOSE

Nel nostro stile, non tralasciamo nulla, specialmente se riguarda navi e marinai, segnaliamo una pubblicazione La Madonna del Boschetto, bollettino bimestrale del santuario di Camogli, che noi abbiamo sempre apprezzato perché oltre agli articoli religiosi ha sempre contenuto articoli di storia della marineria e articoli di carattere artistico legati al benmerito Museo Marinaro . Ma ora il direttore del Santuario (5 secoli fa l'apparizione della Madonna) lancia un appello ai lettori : se non arrivano più offerte in numero consistente le spese tipografiche supereranno le possibilità economiche della “ casa editrice” (15 € quota minima abbonamento) nel 2021 sarà posta la parola FINE , scrive il rettore Don Francesco Marra.(telefono 0185 770126).

AL VIA LA QUARTA EDIZIONE DEL PREMIO LETTERARIO RTL 102.5-MURSIA PER IL ROMANZO ITALIANO. ON LINE IL BANDO DI PARTECIPAZIONE.

Si è aperto il 15 gennaio 2020, la quarta edizione del Premio Letterario RTL 102.5-Mursia per il Romanzo Italiano. Il bando per partecipare è on line sui siti della casa editrice *www.mursia.com* e della radio *www.rtl.it*. I romanzi vincitori sono pubblicati nella collana Leggi RTL 102.5, nata dalla partnership tra la casa editrice Mursia e RTL

102.5, la prima radio d'Italia. Le precedenti edizioni sono state vinte da Elena Moretti con Quasi a casa (edizione 2017), Christian Cavaciuti con BlowJim (edizione 2018) e Marco Cesari con L'amico Giusto (edizione 2019).

«I libri, come la radio, raccontano storie, esperienze, avventure e sogni e per noi di RTL 102.5 è una bellissima opportunità poter dar vita ad un premio letterario così trasversale, che apre le porte a tutti coloro che hanno nel loro cuore una storia da scrivere.» dice Marta Suraci, responsabile comunicazione e marketing di RTL 102.5.

«Il premio è rivolto agli esordienti ed è una vera e propria fucina di talenti che altrimenti difficilmente troverebbero ascolto nelle case editrici. Elena Moretti sull'onda di Quasi a casa, lo scorso anno ha pubblicato con noi, nella collana Leggi RTL 102.5, il romanzo Quel che manca di te dimostrando che il talento non si ferma con la vincita del premio.» spiega l'editore Fiorenza Mursia. «Non solo ma nel tempo abbiamo pubblicato diversi altri romanzi arrivati come proposte durante le selezioni del premio come Bek dagli occhi azzurri di Marcella Ricci, Dietro i paraventi di Pierre Turcotte, Generazione Bataclan di Maria Laura Caroniti, Malagloria di Christian Bartolomeo, Ogni peccato è assolto di Carmine Danuzzo, Spiagge sospese di Renata Bovara e altri sono in uscita questo mese, mi riferisco a L'amore imperfetto di Nunzia Volpe e Puzza di morto a Villa Vistamare di Patrizia Fortunati. È la dimostrazione che, laddove vediamo del talento, siamo pronti ad accoglierlo e dargli voce, andando oltre alla pubblicazione del romanzo vincitore.»

Per informazioni: Ufficio stampa Mursia – tel. 0227727323 cell. 3470448272 – email press@mursia.com Ufficio stampa RTL 102.5 – 0225096228 - email: UStampa@rtl.it

Pubblicazioni solo online

**TIGULLIO NEWS QUOTIDIANO INDIPENDENTE
LIGURIA NAUTICA MAGAZINE DI TURISMO NAUTICO
SOLOVELA.NET**

o*o*o*o*o

DUE MOSTRE :BERNARDO STROZZI E IL PORTO

IL DIVISIONISMO NOVARESE

di Stefano Briata

Bernardo Strozzi e il porto

La mostra “Bernardo Strozzi e il porto. Il Leonardo della Genova del Seicento”, che si è svolta fino al 12 gennaio presso la Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, a Genova (sede dell’Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale), ha illustrato un lato sconosciuto dello Strozzi alla maggioranza degli appassionati d’arte, dato che non si occupò solo di pittura, ma anche di...ingegneria portuale.

Ecco come inizia la storia di Strozzi ingegnere. L’11 novembre 1613, giorno di San Martino, un’eccezionale tempesta di vento di libeccio e di pioggia si abbatte su Genova, devastando il porto: affondano 16 grosse navi oltre a 54 imbarcazioni minori e con loro anche <<molte tonnellate d’oro, beni preziosi e merci di scambio>>. A nulla vale l’operazione delle ceneri del Battista, portate con coraggio al limitare delle acque: <<un’onda gigantesca si abbatté inaspettatamente sul molo...gettando in mare 12 o 15 uomini che erano in processione. Il vento soffiava così forte che strappava il baldacchino di taffetà sotto il quale vengono portati i reliquiari d’argento e continuò a infuriare sul mare per 24 ore>>.

Lo scienziato tedesco Joseph Fuerttenbach che, trovandosi quella notte <<presente di persona, a volte persino troppo vicino>> all’evento, ne tramanda una precisissima immagine esposta per l’occasione.

Non si tratta di un evento episodico. Leonardo da Vinci è testimone oculare della <<ruina fatta da una parte del molo di Genova>> dalla violenza del mare nel 1498, quando visita la città al seguito di Ludovico il Moro. Lo stesso è successo anche ad ottobre del 2018. Il fortunale di San Martino riesce però svegliare il governo della Repubblica Marinara, che finalmente si decise di affrontare il problema di notevole importanza: la sicurezza del porto di Genova. La sicurezza del porto di Genova è molto importante per l’economia genovese, argomento di dibattito interno particolarmente sentito in uno Stato dove gli interessi pubblici coincidono con quelli privati e viceversa. Insieme a quello di Napoli, esso è ritenuto tra i peggiori approdi della penisola, anche a causa del pessimo stato dei suoi fondali, un aspetto ben noto ai principali patroni italiani ed europei.

La questione è grave anche per la città, dato che in caso di carestia verrebbe rifornita di vettovaglie con grande difficoltà.

Molti dei danni del fortunale di San Martino sono causati dalla rottura degli ormeggi a cui erano ancorate le navi in porto. Quindi, l'8 gennaio 1614, Bernardo Strozzi, detto anche il Cappuccino, presenta alla Repubblica di Genova un sistema che consentirebbe ai navigli giunti a Genova nottetempo di <<provvedersi et ormesarsi senza soggetto di aprirsi le porte della città, cosa che sarà causa della sicurezza di detti vascelli, della custodia della città e quiete delle Signorie Vostre Illustrissime, come manifestamente si vedrà dal modello che bisognando si presenter>>. Anche se le carte d'archivio non chiariscono l'esito finale della proposta di Strozzi, per la quale chiede una rendita annua vitalizia di 500 scudi, essa viene probabilmente realizzata, dato che una fonte del 1664 testimonia che veniva fornita un'assistenza in materia di attracco 24 ora su 24 pressoché unica in Europa, esattamente presso il Molo Vecchio di Genova.

Il porto ottiene dei benefici dalla soluzione ideata da Strozzi, ma il problema della sua sicurezza complessiva deve essere ancora risolto. Al principio del terzo decennio del Seicento Andrea Spinola scrive che <<Sono già setto o otto anni che un pittore fece offerta al pubblico di dar modello tale, intorno al miglioramento del nostro porto>>. Il pittore citato dal patrizio genovese non è altro che Bernardo Strozzi. All'inizio del 1619 egli recapita a Palazzo Ducale una supplica volta a <<rimediare alla rovina del porto senza alterarlo e senza il pericolo di perderlo>>. Nelle parole del suo ideatore, il progetto consiste in una non meglio definita <<inventione nuova e non trovata da alcuno sin ho...durabile per tempo lunghissimo pari al Molo stesso>>. L'artista ricorda che <<Molte persone>> hanno già <<proposti diversi e varii modelli>>, tutti però rimasti sulla carta e non realizzati. Il Cappuccino chiede che venga nominata una commissione atta a giudicare il <<partito e modello>> che illustri l'opera, per la cui esecuzione egli garantisce <<facilità, sicurezza e poca spesa>>, oltre che l'essere <<d'utilità infinita a questa Città e Stato Serenissimo>>. Il termine <<modello>> prova che nell'animo del pittore vi è la volontà di rappresentare graficamente il proprio progetto, ma probabilmente esso non verrà mai presentato. Fin da quel momento Strozzi precisa di non volere <<scoprir cos'alcuna prima [che] non habbia accordato e sia certa la mercede e con che privilegi se li vuole fare>>.

Il 22 gennaio 1618 il Senato affida la pratica ai Padri del Comune, i quali – <<sentito più volte>> lo Strozzi – presentano ai Collegi otto capitoli concordati con l'artista, nei quali sono descritte solo le caratteristiche della proposta dello stesso. Il progetto rimane infatti <<segreto>>, visto che Strozzi teme di <<restar defraudato dagl'artifitii degl'huomini, essendo facile come si suol dire d'una cappa farne un ferraiuolo>>. Gli unici dettagli certi e chiari sono quelli relativi al compenso chiesto da Strozzi: <<scuti venti mila d'argento e più d'altri scuti mille d'argento d'entrata perpetua a lui, suoi heredi e successori>>.

Da quello che si può capire dai capitoli, il progetto prevede un sostanziale raddoppiamento della superficie da adibire alle operazioni portuali, con la costruzione di un nuovo porto a levante di quello esistente. Inoltre, al fine di ridurre l'interramento del porto provocato dalle tempeste, lo Strozzi ha ideato una macchina per scavare il fondale, il cui funzionamento intende però illustrare solo ai deputati competenti, dando comunque garanzia di una duratura pari allo stesso modo. Si prevedono cinque anni di lavori per una spesa preventiva di 140mila scudi. Un modello di questa macchina era esposto per l'occasione, proveniente dal Galata Museo del Mare. Il 1° ottobre 1621 i capitoli sono approvati e nello tempo si chiede a Strozzi che, entro tre mesi a venire, <<manifesti, dichiarari e ponga in scritto detto modello et avvisi de quali in detti capitoli, quali altramente passato detto tempo, e ciò non eseguito, siino come se approvati non fussero>>. A questo punto il nome del Cappuccino e il suo progetto scompaiono. I particolari del suo progetto restano così ignoti, prigionieri della reticenza del Cappuccino verso i suoi "competitors" e – forse – anche nei confronti dei suoi committenti. La delusione che certo matura nell'animo del religioso lo porta dopo il 1633 a Venezia.

Proprio sulle acque della Serenissima, così diverse da quelle della Dominante, ma non per questo meno problematiche, che il genio ingegneristico di Bernardo Strozzi trova soddisfazione realizzando per i dogi di San Marco ciò che i dogi di San Giorgio non avevano saputo o voluto cogliere.

La mostra prosegue con i progetti di Bartolomeo Bianco e altri, ma ritenevo giusto concentrarsi sull'aspetto sconosciuto di Bernardo Strozzi ingegnere, e proprio su questo è bene precisare che le notizie storiche provengono da documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Genova, esposti in questa mostra.

Divisionismo Novarese

La grande mostra “Divisionismo. La rivoluzione della luce”, aperta al pubblico fino al 5 aprile 2020 a Novara presso il Castello Visconteo Sforzesco ha l’ambizione di essere la più importante mostra dedicata al Divisionismo realizzata negli ultimi anni, movimento giustamente considerato prima avanguardia in Italia.

Grazie alla sua posizione geografica, a 45 km dal Monferrato, fonte iconografica imprescindibile nell’opera di Angelo Morbelli, ad appena più di 100 dalla Volpedo di Giuseppe Pellizza e dalla vicina Val Vigizzo di Carlo Fornara, Novara è il luogo ideale per ospitare questa rassegna, dedicata al Divisionismo lombardo-piemontese. La mostra è strettamente legata ai rapporti con il territorio circostante, determinando la scelta delle opere da esporre e il suo percorso iconografico.

Come possiamo ricordare, il Divisionismo nasce a Milano, sulla scia del Neo-Impressionismo francese, meglio noto come Pointillisme, senza tuttavia che si possa parlare di influenza diretta. Grazie ai nuovi trattati di ottica, che hanno rivoluzionato il concetto di colore, studiati dai pittori, si determina la tecnica del pittore divisionista. Il Divisionismo si sviluppa in Italia Settentrionale grazie al sostegno di Vittore Grubicy de Dragon, mercante d’arte, critico, pubblicista e pittore, che con il fratello Alberto gestisce a partire dal 1876 una galleria d’arte a Milano. È Vittore a diffondere tra i pittori della sua scuderia il principio della sostituzione della miscela chimica dei colori tradizionalmente ottenuta sulla sua tavolozza, con un approccio diretto all’accostamento dei toni complementari sulla tela. Da dato chimico, il colore diventa fenomeno ottico e alla dovuta distanza l’occhio dello spettatore può ricomporre le pennellate staccate in una sintesi tonale, percependo una maggiore luminosità nel dipinto. Presto il divisionismo da Milano e dalla Lombardia si diffonde in Piemonte. La pennellata divisa è destinata a diventare strumento privilegiato nella traduzione di una poetica della natura o di una messa a fuoco delle tematiche sociali. Solo Gaetano Previati, irriducibilmente antirealista sin dagli esordi, elabora una visione simbolista che scaturisce dal mito, dando anche un’interpretazione visionaria della storia o dall’iconografia cristiana, agli antipodi di quella di Segantini sempre legata alla radice naturalista di una percezione panica dell’alta quota.

Ordinata in otto sezioni tematiche, l'esposizione consta di 70 opere tutte di grande qualità e bellezza, provenienti da importanti musei, istituzioni e collezioni private, alcune davvero affascinanti, altre egualmente interessanti.

Una mostra interessante con un percorso ricco e affascinante tra le opere più significative dei maestri divisionisti italiani nella sede del Castello Visconteo Sforzesco, ricco di storia e ristrutturato a regola d'arte per una vocazione museale. A proposito del Castello Visconteo Sforzesco, la disposizione degli spazi espositivi è quasi soddisfacente, dato che da un lato, al piano superiore, dove è presente la mostra, c'è un grande spazio inutilizzato che può essere organizzato in meglio per mostre future.

FARI DEL MONDO

di Annamaria “ Lilla “ Mariotti

Noi non siamo nemmeno capaci di dare una mano di buona pittura a una ringhiera sul molo del porticciolo o della passeggiata di Nervi per preservarli dalla ruggine del mare, né sulle precarie ringhiere che portano da San Rocco di Camogli a Punta Chiappa, meta ambita di turisti ed escursionisti. Eppure siamo nel millennio dei robot e del web, della tecnologia a 3,4.0 ...Il salmastro fa danni nel corso degli anni, corrode; il ferro ha bisogno di manutenzione, e si tratta solo di ringhiere... In questo numero speciale parliamo di grandi edifici in mezzo al mare tempestoso, costruiti negli anni sette/ottocento, e anche indietro nei secoli, su basi di roccia edificati nel granito, con le lanterne protette dal metallo, dove ogni giorno le peggiori onde degli oceani li spazzano come redazze sulla coperta delle navi. (DL)

I più grandi fari del mondo

Armatevi di una carta geografica o una carta nautica, meglio se con un compasso a punte e una squadretta, e andate a cercarli ; latitudine e longitudine, come un gioco da tavolo, e magari a portata di mano una buona enciclopedia e libri di storia; ricreateli davanti ai vostri occhi ; scovateli in internet se volete ma appuntateli tutt'e trentasei sulla carta.

Come un gioco , da grandi, se no, che soddisfazione c'è ?

Non potevamo inserire le immagini nel nostro foglio per non appesantire la spedizione.

Questi fari sono raccolti in un volume raro e affascinante, circondati dal mare , anzi dalla sua schiuma di rabbia o dalla nebbia, secondo il tempo, ma talvolta il mare è disteso e ridente verso la terra, tra scogli, dirupi, pianori verdeggianti. Sono i nobili testimoni della storia e della lotta dell'uomo con la natura ai confini del mondo, scelti tra i grandi , visitati e raccontati da una donna, scrittrice non da tavolino, viaggiatrice che scrive storie vere, che assapora come frutti del tempo e della natura dell'uomo. Sono passati secoli; quanti secoli passeranno quando i nostri posteri si domanderanno a quale civiltà appartenevano queste strutture megalitiche?(DL)

Questa era la mia presentazione del volume speciale Fari di Annamaria “ Lilla “ Mariotti il 18 agosto 2017, una edizione di oltre cento fari.

Prima di Natale scorso la scrittrice Lilla Mariotti ha pubblicato per Magenes un' altra edizione più compatta divisa in due parti dal titolo Fari del Mondo una edizione graficamente prestigiosa che racconta i viaggi vissuti con fari e faristi (rari) , una cinquantina sparsi per il mondo. Attenzione apparentemente sparsi, ma se vi munite di un mappapondo, fate un cerchietto sui fari mazzionali e esterii e iniziate la lettura dei racconti della Mariotti diventa uno “spasso “ nella storia e nella geografia. Storie che risalgono ai tempi di Cristo, dei faraoni, , con struggenti fotografie di terre ridenti ma anche di burrasche spaventose. La Mariotti poi nella seconda parte racconta il viaggio fatto negli Stati Uniti, i fari dei Grandi Laghi, delle coste dell'Atlantico. Per questa donna che ha vissuto dalle isole dei balemieri, dei viaggi insieme a Melville , passato naufragi indescrivibili leggo alla fine che si era un poi” stancata “ fisicamente... Ma se ci hai fatto sentire l'odore della carne umana dei poveri naufraghi, dell'isolamento in mare o nelle isole come Tristan de Cuhna, o in compagnia di pirati veri che cosa vuoi che sia raccontare la storia dei fari quasi sempre circondati dalle altissime onde. Oggi automatizzati, la luce emanata dai Led , fari significa radiazioniluminose , la navigazion costiera, la più difficile, forse le

navi autonome scanseranno scogli e secche, non so, non credo che un algoritmo sostituirà uomini e memorie. (DL)

LETTERE

I ricordi di una bella e brava allieva del Nautico San Gorgio

Caro Prof. Decio Lucano,

Mi dispiace aver saputo della signora Marletta, moglie del mio Preside del Nautico.

Proprio qualche anno fa avevamo preso accordi col caro Preside per averlo ad una nostro incontro, come facciamo da un po' di anni noi della 5a A del '75 '76.

E' stato per me un grande maestro, il caro "Marletta", attento persino alle esigenze tutte femminili di noi studentesse, che occupavamo gli spazi e le aule antiche tutte maschili, forse anche merito della Signora Marletta, infatti poteva sembrare un carabiniere inflessibile ma non era così, poiché aveva, a sorpresa una grande capacità di capire e risolvere ...tipica della pazienza tutta femminile, chissà' ... forse si era confrontato con lei per avere tale capacità.

Sono certa che dopo aver vissuto insieme tantissimi anni, saranno di nuovo ricongiunti, o almeno mi piace sperarlo.

A nome di tutta la classe esprima alla figlia le ns condoglianze.

Grazie,

A.Daniela DS.

P.S.

In questi gg di feste sono stata a Palazzo S.Giorgio a visitare una mostra davvero interessante sul progetto dell'ampliamento del porto di Genova preparato da Bernardo Strozzi e dai successivi architetti ingegneri nel 600 e 700, le sale commerciali del San Giorgio aperte sono una meraviglia e il percorso della mostra interessantissimo.

Forse ero di parte, ma essendo con amici milanesi ho sentito tutto l'orgoglio di aver frequentato il Nautico ed essere nata a Genova.

Cari saluti.

Anche da parte nostra cara Dankiela, mi ha scritto anche Domenico Famà e altri ex allievi che ho avuto e che ricordo con affetto .Scrivetemi ancora.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

BERTRAND RUSSEL, 1872 – 1970, FILOSOFO, SCRITTORE, MATEMATICO. Nel 1950 premio Nobel per la

Letteratura. Da “Saggi scettici “cap.IX. Ed. Longanesi.

“L’UTILITA’ DEGLI UOMINI BUONI” (tra i politici)

Tra gli uomini politici i buoni hanno una loro funzione, che è per lo più quella di gettare un cortina fumogena dietro cui gli altri possano proseguire senza sospetto la loro attività. L’uomo buono non sospetterà mai che i suoi amici compiano azioni poco pulite: ciò fa parte della sua bontà d’animo. L’uomo buono non verrà mai sospettato dal pubblico di servirsi della sua bontà per proteggere dei furfanti: ciò fa parte della sua innata innocenza. E’ chiaro che per questa sua qualità l’uomo buono diventa estremamente prezioso ogni volta che un pubblico alquanto gretto trova da ridire sul passaggio dei fondi pubblici nelle mani dei ricchi meritevoli. Mi si dice che... non molto lontano dalla nostra storia c’è stato un presidente americano che era un uomo buono e che serviva a questo. In Inghilterra , Whittaker Wright*, nel momento della sua massima fama si circondò di pari dalla candida innocenza, incapaci appunto per la loro virtù, di capire la sua aritmetica o di accorgersi che non la capivano...”

***Fu un uomo d’affari inglese ricchissimo che arrivò a truffare i suoi soci e i suoi sottoscrittori fino a che, scoperto, all’idea di dover trascorrere sette anni in prigione, pena attribuitagli dopo un lungo processo, preferì suicidarsi. Era il 1904.**

fine