

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

Chi ha paura di Euroflora, la storica manifestazione floreale genovese che si teneva alla Fiera prima che quelli che stanno “dall'altra parte” demolissero la Fiera stessa? Ora Nervi la ospiterà dal 21 aprile al 6 maggio ai Parchi di Nervi, ma quanti se e ma di categorie e associazioni : andate avanti !

Non esistono fake news, le notizie dobbiamo cercarcele tra giornali di carta e online, agenzie , siti, social, ecc. : come districarsi ? Leggendo . Come? Chi usa solo lo smartphone o simili e non ha mai letto un libro o raramente un giornale , non è sicuramente in grado di distinguere una notizia vera da quella falsa, cosa non facile nemmeno ai professionisti . Ma la perdita di abitudine della comunicazione giornale/cittadino lettore ha reso tutti più impreparati nell'approccio alla notizia, all'analisi dei contenuti.

Assarmatori è la nuova associazione presieduta da Stefano Messina, un galantuomo. Non è detto che le scissioni facciano sempre male, il cruccio è che non vorremmo ritornare ai tempi di Armaliberi, San Giorgio Armatori, cioè indietro nel tempo e nei rapporti umani. Anche se le navi navigavano . Oggi ci sono tante confederazioni, federazioni, associazioni... Confitarma tiene il mare, Nautica Italiana ha un nuovo socio: Fincantieri, Ucina naviga verso il Salone. L'insalata mista è pronta, ma chi predomina ? Si prefigura lo scenario di una Italia dello shipping colonizzata dall' estero, armamento e porti in mano a player che pagano le tasse in altri paesi.

Nel 2017 Stella Maris (CEI e Apostolato del Mare italiano) ha svolto la sua benemerita e insostituibile attività di visite e assistenza agli equipaggi nel grande porto di Genova (compreso quindi il VTE) . La percentuale di equipaggi italiani è del 13% superati dai filippini al 30% , seguono indiani, ucraini, turchi, cinesi e altri paesi soprattutto asiatici .

E' la dimostrazione che la flotta mercantile italiana esiste solo nel cabotaggio che per legge è obbligato a imbarcare personale italiano, per il resto la bandiera italiana , Registro Internazionale -97%-, imbarca personale da ogni parte del mondo , purchè in regola con le convenzioni IMO e ILO . Sono circa 30mila unità, (Min Lavoro) di cui 10mila ufficiali e 20mila tra ufficiali e comuni (che risultano con lo status del navigante); Armamento e Capitaneria divergono sui numeri. Avremo bisogno o no di nuovi ufficiali ? La UE pronostica la carenza di almeno 10mila nuove leve nei prossimi anni.

Lusinghiero bilancio 2017 della attività dell'Associazione Promotori Museri del Mare e della Navigazione onlus presieduta da Roberto Giorgi, segretario generale Anna Dentoni. Nove mostre nella Saletta dell'Arte , tutte diverse la legate ai temi del mare che dal 1996 supporta il Galata I Museo del Mare di Genova,

(una mostra in Oman),a ottobre al convegno ICMM International Committee of Maritime Museums di Valparaiso e l'evento principale , la Sala degli Armatori. Direttore scientifico del Galata è il dottor Pierangelo Campodónico.

SINISTRI E ASSICURAZIONI, COME CAMBIA IL MARINE INSURANCE

INCIDENTI SUL LAVORO: RESPONSABILITA' E LEGGEREZZA

Non impareranno mai!! Mi fierisco alla tragedia dello stabilimento Lamina dove hanno perso la vita altri lavoratori , e sono una ventina dall'inizio anno in Italia. Voi giornalisti dovrete scriverlo a lettere cubitali in prima pagina. Ci vuole una ordinanza ministeriale che imponga leggi severe alle ditte quando devono eseguire ispezioni/lavori negli spazi chiusi anche quando è stato controllato che non esiste presenza di gas come aereazione preventiva e , soprattutto durante il periodo che vengono eseguiti i lavori/ispezioni, con potenti ventilatori portatili (ne esistono molti in commercio di tutti i tipi) muniti di condotte per inviare l'aria nel punto di lavoro. I misuratori di gas di qualsiasi tipo devono essere controllati che funzionino a dovere prima dell'uso, OGNI VOLTA !! E il personale deve essere preparato e consapevole dei rischi .

Chi scrive è un perito navale che ha navigato tutta la vita su petroliere di tutti i tipi (55 anni di esperienza).

Capt .Gaetano Mortola Master Mariner/ Senior Naval Surveyor

Sacche di *refugees* nel mercato italiano Marine Insurance / Gli assicuratori si lasciano marginalizzare all'interno delle grandi compagnie

Recentemente alcuni nostri lettori ci hanno scritto che il "mercato Marine Insurance Italiano non esiste più: solo sacche di refugees". Ci sembra un parlar chiaro, forse un po' nostalgico , in effetti la concorrenza ormai mondializzata e la disinvoltura (congenita) dei brokers e i nuovi incidenti come gli kackers hanno rimescolato il mercato delle assicurazioni marittime per cui bisogna muoversi e seguire nella catena dello shipping nuove risorse e obiettivi selezionati.

D'altra parte , il mercato Marine Insurance italiano è come tutto il resto del "cluster". Guardate un po' che cosa sta succedendo tra associazioni di armatori, di porti e di altre categorie di trasporto e di logistica che fanno riferimento ognuna ad altre associazioni più

grandi e potenti. Non c'è una visione strategica a livello nazionale (che la nazione di riferimento sia l'Italia o l'Europa); gli ultimi ad avere le idee un po' più chiare al riguardo sono stati i padri fondatori dell'Europa, ma anche presidenti alla De Gaulle, e la responsabilità di tutto questo buco storico è diffusa mancando proprio in tutti i settori gli uomini con attributi e idee che devono confrontarsi con il mercato internazionale. In una nostra mini indagine abbiamo constatato che gli assicuratori marittimi si sono lasciati, per usare un termine metallico, “marginalizzare” all'interno delle grandi compagnie difendendo una loro "atipicità" che piano piano è diventata estraneità rispetto alle scelte fondamentali delle aziende. L'eccessivo attaccamento all'abitudine (gli addetti lamentano che sono costretti a vendere i prodotti che sono gli stessi da più di un secolo) con la inevitabile perdita di profittabilità, ha completato l'opera. Dicono alcuni : siamo come un armatore che pretenderebbe di avere clienti trasportando merci con i velieri... I velieri ci sono ancora, ma si utilizzano per divertimento, non per fare impresa. Le compagnie non investono più nel settore, le competenze si fanno rare, il mercato è asfittico. Ci vogliono nuove strutture in grado di frequentare il mare con nuovi strumenti, più moderni, cercando di capitalizzare sui valori tipici di chi, in un modo o nell'altro, lavora con il mare: coraggio, competenza, flessibilità ed innovazione. Nuovi Capitani di ventura nell'era digitale che coniughino tecnologia con cultura , le esperienze del passato messe a frutto nel presente. Mondializzazione significa anche che la geografia studia la distribuzione degli uomini e dei fenomeni sulla Terra, costruzione e produzione di spazi, scienza sociale. La Geografia s'interroga sui territori e sulle diversità a grandi scale, non basta la storia. (DL)

Considerazioni a margine del grave sinistro nel Mar Cinese Meridionale

SENZA FANTASIA LA TECNOLOGIA VI SEPPELLIRA' / CHE SIA UNA VENDETTA DEGLI HACKERS'?

...E ci risiamo- greggio perso in mare, nave affondata, uomini morti nel rogo, ecosistema distrutto o inquinato, lavori di bonifica da approntare per salvare il salvabile, unità impegnate all'uopo, soldi, fatiche e speranze andate in fumo e, come se non bastasse, supporto di navigazione A.I.S. (Automatic Identification System) disattivato o, comunque, non operativo. La Sanchi viaggiava con un carico di 136000 tonnellate di fuel, la CF Crystal con un carico di grano. Devo dire che non sono riuscita a frenare le lacrime di fronte a tale tragedia. A questo punto la mia fantasia si accende con l'idea forse più assurda e improbabile cui si possa pensare ma, certamente, se fattibile, magari in futuro, più efficiente e, chissà, meno dispendiosa.

Se sommiamo ma, ovviamente i calcoli li affido a voi esperti del settore, dicevo se calcoliamo la quantità di petrolio o affini che si perde in mare, alla perdita totale delle petroliere o ai danni che conseguenti a simili incidenti, l'inquinamento della flora e della fauna che ne deriva, il costo dei mezzi e della manodopera da impiegare per “riparare “(si fa’ per dire) il danno subito, il tempo che si impiega, la momentanea sospensione a battere quella rotta fino al completamento delle operazioni richieste, il risarcimento alle famiglie dei malcapitati, non sarebbe meglio trasportarlo a –freddo?-Intendo:- immaginate di solidificare la materia prima (in questo caso il greggio) in grosse celle frigorifero in grado di raggiungere la temperatura che se ne richiede riducendolo quindi, in blocchi dalle dimensioni più opportune e caricarlo,

così a bordo, con uno stivaggio adeguato che ne mantenga inalterata la compattezza, per poi scaricarlo nel o nei porti previsti dove verrebbero sottoposti al processo inverso mediante sistemi necessari, come viene fatto per il gas GNL ? Mi rendo conto che servirebbero più viaggi con più navi perchè non si potrebbe più caricare tanto in una sola volta. Poi ci sarebbero altre cose da considerare che, ovviamente a me sfuggono perchè non sono del settore nè capisco alcunchè di fisica, matematica o navigazione, ma una cosa è certa con la FANTASIA riuscirei comunque ad ottenere mare pulito, ecosistema salvo, meno navi che affondano per questa tipologia e più gente di mare che ritorna salva a casa.

... EH, capisco che vi stiate facendo qualche bonaria risatina sotto i baffi e mi starete additando come una che davvero non capisce niente di mare ma non me la prendo. In fondo come premessa ho chiamato in causa la mia arma segreta e il mio estro di scrittrice. Tuttavia non sottovalutate troppo la proposta. GIULIO VERNE ha fatto lo stesso, in modo diverso, qualche secolo fa poi ha avuto ragione. In ogni caso, che volete, mi piace immaginare un mondo così sebbene oggi siamo pressati da tante paure e preoccupazioni che non lasciano spazio alcuno alla fantasia.Allora aspettiamo di sapere perchè l'A.I.S. non era attivo su nessuna delle due navi - guarda caso, in contemporanea-ohi mi puzza di bruciato. Che ci fosse qualche altra cosa sotto?...*Ma un asin bigio, rosicchiando un cardo, rosso e turchino, non si scomodò. Tutto quel chiasso ei non degnò d'un guardo e a brucar serio e lento seguì.* (Cfr. Davanti San Guido. Giosuè Carducci). Un saluto dalla vostra

Anna Bartiromo

Sinistri marittimi, meno incidenti ma aumentano decessi e ferimenti

ROMA . Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato il Rapporto sui Sinistri marittimi 2016, i cui dati si riferiscono a sinistri di unità navali occorsi nelle acque territoriali nazionali e in quelle ad esse limitrofe, nel periodo 1° gennaio 2007-31 dicembre 2016, sulla base delle informazioni trasmesse dalle Autorità marittime e dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto alla Direzione Generale per la Vigilanza sulle autorità portuali, le Infrastrutture portuali ed il Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del MIT.

Dal Rapporto emerge che:

1. Nel complesso il numero dei sinistri marittimi nel periodo 2007-2016 è diminuito del -22%, passando da 349 incidenti nel 2007 a 272 nel 2016. In particolare, dopo una accentuata flessione nel 2015, con 248 sinistri, nel 2016 si è registrato un incremento del 9,68% rispetto all'anno precedente.
2. Il quadro complessivo degli incidenti occorsi nelle acque nazionali, o in quelle ad esse limitrofe, indipendentemente dalla loro bandiera, presenta dati contrastanti: anche se il numero di incidenti in mare risulta in diminuzione a partire dal 2009, si è rilevato un forte incremento nel numero di ferimenti e decessi in mare negli anni dal 2011 al 2013, dovuto principalmente a gravissimi sinistri marittimi occorsi a navi di provenienza ignota o extracomunitaria.
3. Anche il numero di navi coinvolte in sinistri nello stesso periodo è risultato costantemente in diminuzione, mostrando nel 2016 una discreta diminuzione percentuale del -26,14% rispetto al valore assunto nel 2007.
4. Nel periodo 2007-2016 la sinistrosità delle sole navi nazionali risulta in costante diminuzione a partire dall'anno 2009, anche se si è rilevato un incremento nella consistenza

annua sia dei decessi che dei ferimenti nei sinistri marittimi dovuto principalmente ai due gravi incidenti avvenuti nel 2012 e nel 2014 alle navi “Costa Concordia” e “Norman Atlantic”, nell’ambito di un quadro altrimenti piuttosto uniforme sia dei decessi sia dei ferimenti causati da sinistro marittimo, che appaiono anzi in flessione nel corso dell’ultimo triennio 2014-2016. Il Rapporto è disponibile nel sito del MIT (http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2018-01/Rapporto_sinistri_marittimi-Anno_2016_web.pdf)

INCHIESTA

LA NAVIGAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE

Zone Economiche Speciali e Punti Franchi a cura di Tobia Costagliola

Ritardi e rischi di eccessi nel sistema Italia ancora incapace di vincere annose degenerazioni tra burocrazia, clientelismo e investimenti improduttivi. L'analisi, porto per porto, di un aspetto della riforma portuale che dovrebbe completare un quadro tecnico economico e giuridico non ben definito e che Costagliola ci spiega con la consueta dovizia di dati ed esempi.

E' emblematico constatare che, mentre nel mondo intero si sono sviluppate, già da lunghi anni, prima numerosi Punti Franchi e poi Zone Economiche Speciali, in Italia, soltanto il 27 giugno del 2017, sono stati promulgati i decreti attuativi sui Punti Franchi del Porto Franco Internazionale di Trieste previsti dalla legge 84 del 1994. Nelle DLnews 25/017 del 4 luglio 2017, in uno dei numerosi approfondimenti della Riforma dei Porti, evidenziamo, tra l'altro, l'assurdo e dannoso ritardo di tale promulgazione che va riferito, non solo rispetto alla attuazione della legge del '94, ma risale addirittura alla data del '47 quando, con il trattato di Parigi, il porto di Trieste fu “internazionalizzato”(!). Va detto, tuttavia, che il 20 giugno dello stesso anno, dopo varie sollecitazioni della Comunità Europea, era stato emanato il D.L. n.91-2017 che istituiva, finalmente, le Z.E.S. (Zone Economiche Speciali).

Cercherò di fornire, qui di seguito, alcune informazioni attinenti sia ai Punti Franchi che alle Zone Economiche Speciali in Italia.

Punto Franco-Zona Franca

E' caratterizzato dall'esonero dei diritti di Dogana e, a volte, da quello delle imposte dirette, e finalizzato prevalentemente a promuovere il commercio internazionale. Nel punto franco le merci estere possono essere introdotte senza sottostare né a controlli né al pagamento di dazi,

mentre le merci nazionali sono soggette ai controlli doganali e al pagamento degli eventuali dazi previsti per l'esportazione. Le merci depositate nei punti franchi possono essere oggetto di modificazioni, trasformazioni e lavorazioni di ogni genere. La merce verrà poi classificata, per l'applicazione dei diritti doganali, secondo la tipologia che presenta all'uscita dal porto franco.

Attualmente è possibile individuare in Italia 4 aree ricadenti nel modello di Zona Franca di cui si riporta una breve rassegna :

Porto Franco di Trieste

Rappresenta un caso peculiare nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario, soprattutto in considerazione delle vicende storico-politiche che ne segnarono l'istituzione e, più in generale, che interessarono il territorio di Trieste.

La funzione internazionale del Porto Franco di Trieste che, attualmente comprende cinque distinti Punti Franchi, di cui tre destinati alle attività commerciali e due destinati ad attività di tipo industriale, è quella di assicurare che il porto e i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo.

Il Porto Franco di Trieste è territorio politico dello Stato italiano. Le norme statuali o comunitarie non possono, tuttavia, restringere le libertà doganali ed operative garantite dal Trattato di Pace e dai suoi provvedimenti di attuazione. Siamo in presenza di due regimi: la massima libertà di accesso e transito e l'extradoganalità (o "extraterritorialità doganale"). In considerazione della cosiddetta clausola di salvaguardia di cui all'art. 307 del Trattato UE, il Porto Franco di Trieste, inteso come sommatoria dei suoi Punti Franchi, è l'unica Zona Franca situata nella UE ma che gode di un regime speciale, più favorevole rispetto a quello più restrittivo posto dal Codice Doganale Comunitario per le zone e depositi franchi. A questo status particolare si devono una serie di vantaggi strategici che, magari, potremmo approfondire in seguito.

Porto Franco di Venezia (VFZ):

La VFZ (Venice Free Zone) è il Punto Franco doganale del Porto di Venezia. E' stata riconosciuta come "zona franca comunitaria a controllo di tipo 1" e, in quanto tale, richiede agli utenti meno burocrazia e "paperwork" rispetto alle zone franche a controllo di tipo 2. Nell'area in questione è possibile consolidare spedizioni di merci che provengono da origini diverse (sia comunitarie che extra-comunitarie) e in momenti diversi, ma che sono destinate all'esportazione insieme (per esempio nel caso di assemblaggi di grandi impianti). Questa collocazione nella VFZ permette la regolarizzazione della documentazione commerciale con l'emissione della regolare bolletta doganale di esportazione una tantum. È possibile, inoltre, la cessione di merce in triangolazione fra cedente italiano, cedente extracomunitario, acquirente finale italiano senza necessità di trasportare la merce fino allo stato extra-UE e assicurando la regolare cessione del primo cedente italiano.

Zona franca del porto di Gioia Tauro

Si tratta della prima Zona Franca non interclusa in Italia, istituita dall'Agenzia delle Dogane il 1° agosto 2003. Fin dall'inizio ha rappresentato un modello con caratteristiche peculiari e "tailor made": prioritariamente integrata con il territorio, in modo da non essere circondata da perimetrazioni e punti di accesso imposti dallo Stato con le conseguenti opzioni di controllo degli accessi tipiche delle Zone Franche tradizionali. Anche in questo caso - come, poi, si è replicato a Taranto - sono state adottate obbligazioni doganali semplificate e applicabili

secondo le modalità del regime del deposito. Le aziende che possono usufruire dei benefici della Zona Franca del porto di Gioia Tauro possono importare dai Paesi extra-Unione Europea alla Ue (e quindi estero su nazionale) senza pagare i dazi e in sospensione di imposta. E' evidente l'opportunità riferibile alla cosiddetta lavorazione di ultimo miglio: importare materia prima dall'estero, sospendere momentaneamente il pagamento dei diritti doganali, e successivamente alla trasformazione o all'assemblaggio riesportare senza pagare dazi. Va sottolineato come la Zona Franca di Gioia Tauro, tuttavia, non sia mai stata oggetto di comunicazioni formali e definitive da parte delle Autorità Nazionali alla Commissione Europea e non è stata, quindi, inserita nella lista periodicamente pubblicata nella G.U.C.E. (Gazzetta Ufficiale Comunità Europea). La sua operatività, di conseguenza, è sempre stata "sospesa". Su questo tipo di impostazione pesa ovviamente la riforma normativa delle Zone Franche non Intercluse (abolizione ex art. 168 bis del previgente codice, infatti abrogato, che era stato introdotto dal Regolamento (CE) n. 2700/2000). Sono comunque ben note le tristi vicende legate agli indispensabili ed eccezionali controlli antidroga che stanno rendendo lo scalo antieconomico e che incidono negativamente sulla maggioranza degli approdi "import".

Zona Franca del porto di Taranto

La Zona Franca Doganale di Taranto (ZFD), costituita presso l'area portuale, è stata qualificata come "non interclusa" con l'obiettivo di agevolare l'esercizio semplificato delle attività di import/export senza il pagamento di alcun dazio per le movimentazioni condotte nel perimetro. Il progetto è nato come "modello pilota" eventualmente replicabile in altri ambiti distrettuali, la cui caratteristica principale è, ovviamente, la semplificazione delle procedure doganali per le aziende orientate agli scambi con l'estero. La ZFD è caratterizzata da "vincoli fisici" e, quindi, non si presenta a modalità interclusa. Il soggetto di riferimento è stato individuato in maniera esclusiva nell'AdSP di Taranto, l'interlocutore con il quale devono interagire tutti gli operatori che chiedono di avvalersi del regime comunitario agevolato per la movimentazione di merci estere. Il regime è utilizzabile da ogni settore merceologico. Di particolare rilevanza per gli sviluppi potenziali è l'opportunità offerta ai soggetti depositanti di gestire l'attività di lavorazione e trasformazione delle merci localizzate all'interno della Zona Franca senza i "riflessi" della fiscalità indiretta nazionale e comunitaria (dazi, accise e Iva). La ZFD di Taranto è stata catalogata in alcuni casi come modello "ibrido", in quanto in essa si individuano la disciplina della Zona Franca vera e propria e quella più "agile" del deposito doganale. È in questo modo che con la Dogana interagisce esclusivamente l'Autorità di Sistema Portuale, che gestisce l'intera area dedicata attraverso la "contabilità di magazzino" afferente il regime di deposito.

A completamento della suindicata rassegna, i cui dettagli ho attinto da un interessante documento di lavoro della Fondazione Nazionale dei Commercialisti del 31 gennaio del 2017 (Roberto de Luca), va purtroppo evidenziato che Trieste e Venezia si distaccano nettamente, per risultati ottenuti ed efficienza gestionale, dalle altre due aree meridionali.

Zone economiche Speciali (Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno) “ Resto del Sud “

Sono Zone Franche d'eccezione, caratterizzate da altri tipi di agevolazioni fiscali quali imposte dirette, tributi locali e vantaggi finanziari ed amministrativi e incentivi di natura economica e sociale per quelle imprese che intendono localizzarsi ed operare in quel territorio.

In Italia, come dianzi accennato, il D.L n.91-2017, reso famoso dalla definizione “Decreto per il Sud” o “Resto al Sud” è stato convertito in Legge n.123-2017 in data 12 agosto dello stesso anno. Detta legge, per la prima volta, introduce la possibilità di istituire quelle Zone economiche speciali che sono già realtà nel resto d’Europa. Si tratta di strumenti ed agevolazioni che agiscono in un regime in deroga rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali. Gli obiettivi fondamentali consistono nell’aumento della competitività delle imprese insediate, nell’attrazione di investimenti soprattutto da parte di soggetti stranieri, nell’incremento delle esportazioni, nella la creazione di nuovi posti di lavoro e nel rafforzamento del tessuto produttivo attraverso stimoli alla crescita industriale ed alla innovazione. Le “Zes”, dunque, vanno considerate, a tutti gli effetti, come poli di crescita nelle regioni meridionali.

La definizione “Resto al Sud”, in realtà, riguarda essenzialmente la prima parte della Legge 123-2017 (capo 1) che prevede un nuovo regime di aiuto per incoraggiare la costituzione di nuove imprese, investimenti e la coesione economica nelle Regioni meno sviluppate e in transizione (così come individuate dalla normativa europea), cioè Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia da parte di giovani imprenditori di età compresa tra 18 e 35 anni. I giovani devono essere residenti nelle regioni suindicate o che trasferiscono la residenza entro 60 gg o 120 gg se risiedono all’estero.

Soggetto gestore: Invitalia cui s’indirizza la domanda e che svolge l’istruttoria di valutazione.
Tipo d’impresa: società individuali, società e imprese cooperative.

Entità del finanziamento: Società individuali max. 50.000 euro; Società, anche cooperative max 200.000 euro.

Forma del finanziamento: 35% fondo perduto, 65% prestito a tasso 0 (da banche sulla base di garanzia dal Fondo centrale di garanzia delle PMI)

Settori: Produzione beni artigianato, industria e servizi (escluso commercio e libere professioni) ad eccezione di vendita di prodotti.

Fonte ed entità del finanziamento: Risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione–programmazione 2014-2020, per un importo fino a 1.250 milioni di euro, (previa rimodulazione delle assegnazioni già disposte con apposita delibera del CIPE; 36 mil. di euro per il 2017; 280 mil. di euro per il 2018; 462 mil di euro per il 2019; 308,5 mil. di euro per il 2020; 92 mil. di euro per il 2021; 22,5 milioni di euro per il 2022; 18 mil. di euro per il 2023;14 milioni di euro per il 2024; 17 mil. di euro per il 2025.

L’attuazione prevede 2 atti :un decreto relativo ai criteri di ammissibilità entro 60 gg dall’approvazione della legge di conversione e una delibera del CIPE, già disposta lo scorso 7 agosto, che assegna i fondi previsti dal decreto, quali anticipo del completo finanziamento che viene attribuito nella legge di bilancio.

Istituzione di zone economiche speciali - ZES (legge 123-2017 capo 2)

Definizione ZES: una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale (caratteristiche stabilite dal reg. (UE) n. 1315 11 dicembre 2013.) collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Le aziende già operative e quelle che s’insedieranno nella ZES possono beneficiare di speciali condizioni. Le regioni interessate sono le regioni meno sviluppate e in transizione i.e : Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Ciascuna regione può istituire al massimo 2 ZES ove siano presenti aree portuali. Le regioni che non possiedono porti con caratteristiche adeguate possono costituire ZES associandosi con un’area portuale contigua. Ogni proposta deve essere corredata da un piano di sviluppo strategico.

La proposta, della regione o delle regioni in caso di ZES interregionali, include:

caratteristiche della zona identificata, soggetto per l'amministrazione (identificato in un comitato d'indirizzo che include il presidente dell'autorità di sistema portuale, un rappresentante della regione, uno del PCDM un rappresentante del ministero delle infrastrutture e trasporti) supporto del segretario generale dell'autorità di sistema portuale.

Istituzione: ciascuna viene istituita attraverso un decreto della PCM su proposta Min. coesione. Il soggetto per l'amministrazione deve assicurare, in particolare: a) gli strumenti che garantiscano la piena operatività delle aziende presenti nella ZES; b) l'utilizzo di servizi sia economici sia tecnologici nell'ambito ZES; c) l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi.

Benefici fiscali e semplificazioni per imprese ZES :Le nuove imprese e quelle già esistenti nelle aree ZES usufruiscono di: a) procedure semplificate e regimi speciali per i procedimenti sulla base dei criteri individuati con DPCM b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano della ZES. **Incentivi:** Per gli investimenti effettuati nelle ZES, il credito d'imposta previsto dalla legge di stabilità 2016 viene ampliato attraverso una proroga che ne estende l'utilizzo al 31 dicembre 2020 e l'aumento d'investimento di riferimento a max. 50 milioni di euro. **Condizione per l'accesso alle agevolazioni** a) le imprese beneficiarie devono mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento b) le imprese beneficiarie non devono essere in stato di liquidazione o di scioglimento. **Fonte finanziaria:** Riduzione del Fondo sviluppo e coesione 2014 -2020 a valere sulle quote regionali e riattribuzione di 25 milioni di euro nel 2018; 31,25 milioni di euro nel 2019 e 150,2 milioni di euro nel 2020.

Qualche commento e precisazione

La legge sopra descritta solo parzialmente non include soltanto le disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno ma, come consueto nelle nostre leggi, include le materie più diverse non solo per il Mezzogiorno ma anche di valenza nazionale. Si parte da misure per l'ambiente, per l'uso delle borse di plastica, edilizia scolastica e giudiziaria, autostrade A24 e A25, ecc. fino alle disposizioni per le celebrazioni in onore di Antonio Gramsci.

Sarebbe un grave errore guardare a questa legge con gli occhi del politico nostrano che vede in essa soltanto l'effetto demagogico e populistico che attiene alla creazione di nuovi posti di lavoro. La nascita di nuove imprese, la creazione delle ZES con relative strutture e conseguente occupazione, vanno inquadrare in un contesto temporale ed operativo più ampio legato al contributo italiano alla politica europea mirata a conseguire quella integrazione tanto necessaria tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani, con i 4 corridoi multimodali TEN-T che attraversano L'Italia. Sono anni che la Comunità europea spinge, con direttive lungimiranti, a portare la portualità mediterranea a livelli di capacità e di efficienza comparabili con quelle del Nord Europa, contribuendovi, da Bruxelles, con l'adeguare a tali livelli, la rete stradale, ferroviaria e di navigazione interna. Il tutto per raggiungere in modo più efficiente e sostenibile le regioni centro meridionali sia dell'Europa occidentale sia dell'Europa centrale.

Non tutti comprendono che il contributo italiano a questa politica comunitaria riguarda soprattutto i nostri interessi nazionali. Non facciamo un favore alla C.E.! Basta vedere ritardi ed inefficienze nell'applicazione delle direttive europee. E' anche evidente come l'implementazione di detta legge debba integrarsi con le normative relative alla Riforma delle AdSP a cui compete, giustamente, un ruolo determinante sia a livello locale che a livello di coordinamento generale.

La riforma portuale ha contribuito a creare, per quanto possibile, una struttura organizzativa quasi perfetta ma, purtroppo, il perfetto funzionamento dipende anche dalla sintonia e

cooperazione di altre istituzioni a livello economico, finanziario, fiscale, coesione territoriale e finanche istruzione, ricerca ecc. Le risorse finanziarie necessarie sono enormi e non tutte disponibili nonostante la teorica attrazione di investimenti privati e nonostante gli stanziamenti comunitari. Da notare che le cifre sopra elencate dovrebbero essere attualmente attinte, se ho ben compreso, al Fondo Sviluppo e Coesione 2014 -2020 che forse era già destinato, al momento della sua costituzione, ad altri investimenti...

Sarebbe d'obbligo quindi non partire "sparati" con la creazione di strutture che, anche se indispensabili, non sarebbero coperte da risorse finanziarie adeguate e farsi prendere la mano dalla pur legittima necessità di creare nuovi posti di lavoro... Tutto ciò anche se in presenza di fondi comunitari e di inquantificabili capitali privati che l'attuazione della legge dovrebbe attrarre...

Tuttavia Ferruccio de Bortoli in un suo articolo sul Corriere

Economia dell'8.1.18 intitolato "I freni allo sviluppo">> afferma che << Non mancano le risorse pubbliche, ma la capacità di progettazione. I propositi di interventi a lungo termine vengono troppo spesso soffocati a favore di necessità correnti,

utili solo a costruire consensi elettorali. Un migliore uso di questi fondi, invece avrebbe portato la crescita del nostro Pil intorno al 2% in linea con il resto d'Europa. Ora, alcuni provvedimenti provano a mettere ministeri ed enti locali nelle condizioni di pianificare. Dalle misure antisismiche alla ricerca. Funzionerà?>>.

Intanto va detto che nella citata legge si parla, a più riprese, di piani di sviluppo strategico che hanno bisogno di una visione di lungo termine e di una capacità di selezione di progetti concreti e realizzabili in tempi certi e senza sprechi. Tutte capacità che insieme al monitoraggio e ai controlli tanto raccomandati dalla C.E , l'Italia fatica ad acquisire...

Le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali sono state definite su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza Unificata e il Consiglio di Stato. La Conferenza Unificata delle regioni ha espresso il suo benestare, con qualche modifica, in una agitata riunione del 6.dic.2017. Il Consiglio di Stato, con un comunicato stampa del 10.1.018, ha dato il suo parere favorevole, con osservazioni sullo schema concernente le ZES.

Ma non finisce qui. Un arduo compito spetta ora agli enti locali che dovranno comunque confrontarsi, sia a livello nazionale che regionale, per l'individuazione finale delle aree e dei porti in una atmosfera politicamente "asettica" e immune da qualsiasi interesse "elettorale".

Zone Logistiche Speciali

Al termine di questa noiosa ma doverosa e "carente" esposizione, Vi offro una annotazione. Il Sole 24ore del 22 dicembre 2017, nello spazio dedicato al "Derby sui Porti", ha pubblicato un articolo di Marzio Bartoloni dal titolo : "Dopo le Zes al Sud, il Nord risponde con le Zone Logistiche Speciali". " Si accende la partita tra Nord e Sud".

Non è uno scherzo: Un emendamento in extremis alla legge di Bilancio ha previsto nuove zone franche a burocrazia zero per attrarre investimenti nei porti del Nord. Si chiameranno Z.L.S., acronimo che sta per ZONE LOGISTICHE SPECIALI...

"Ho detto tutto !" diceva l'indimenticabile Peppino de Filippo.

Se ne varrà la pena scriveremo delle ZLS nelle prossime puntate...

Tobia Costagliola

E' mancato Enrico Burke

Lutto nel mondo dello shipping: l'8 gennaio è venuto a mancare Enrico Burke, fondatore insieme a Giovanni Novi della Burke & Novi, una delle più importanti società di mediazione marittima in Italia e tra le più conosciute a livello mondiale. Mario Mattioli, presidente di Confitarma, con tutti i Consiglieri, il Direttore Generale e la Struttura della Confederazione partecipa al dolore della famiglia per la scomparsa di un grande conoscitore del mondo marittimo e protagonista dello shipping italiano.

LA DIFFICILE ARTE DI EDUCARE/INSEGNARE

FORMAZIONE PROFESSIONALE

Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navali

NAPOLI. L'Ente di Formazione della Confitarma, FORMARE scarl. – Polo Nazionale Formazione per lo Shipping, Grimaldi Euromed spa., Augusta Offshore spa., Synergas srl., il Centro di addestramento IMAT srl, l'ISS "Cristoforo Colombo", l'ISS "F.Caracciolo – G.da Procida" ed il Dipartimento di Ingegneria – Università degli Studi di Napoli "Parthenope", promuovono e realizzano un percorso di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore (IFTS) sulle "Tecniche per la conduzione di impianti tecnici navi", finanziato dalla Regione Campania con DGR n. 262 del 7/6/2016. Un corso gratuito della durata di 800 ore destinato a 24 giovani diplomati della Campania finalizzato a formarli e addestrarli alla messa in pratica di competenze tecniche specialistiche relative all'installazione, manutenzione e messa in funzione di impianti di propulsione e mezzi ausiliari, presenti nei locali macchina delle navi. Ciò anche favorendo il rilascio di abilitazioni obbligatorie richieste per il conseguimento del titolo di Ufficiale di Macchina, titolo professionale che risulta altamente richiesto dal mercato del lavoro e dalle società armatoriali campane e nazionali. Oltre al "Certificato di Specializzazione Tecnica Superiore", potranno essere infatti conseguiti i seguenti certificati/abilitazioni a titolo completamente gratuito: Basic Training, Addestramento navi passeggeri, First Aid, Antincendio avanzato, Security duties, MAMS, MABEV, High voltages technology, Engine resource management leadership and teamwork. Una novità nel panorama dell'offerta formativa, che vede il coinvolgimento di alcuni tra i più grandi gruppi armatoriali della Campania, che potranno così assicurare periodi efficaci di stage a bordo di natanti all'avanguardia e agevolare i successivi processi di inserimento lavorativo. Le iscrizioni aperte secondo le indicazioni previste dal bando scaricabile dal *sito* www.poloformare.it, si chiuderanno alle ore 12.00 del 19 gennaio. Per ulteriori informazioni rivolgersi a: ATS MA.CO.MA.S. c/o FORMARE – Polo Nazionale formazione per lo shipping – Tel. 0815099303 – info@poloformare.it.

Nuove figure professionali all'Accademia Marina Mercantile

di Genova

L'Accademia Italiana della Marina mercantile, in accordo con la compagnia di navigazione MSC, organizza due corsi di alta formazione professionale, al fine di rispondere alle richieste di nuove figure professionali necessarie a bordo. Si tratta in particolare dei profili di "Entertainer kids/adults" ed "Esperto front office", per cui sono stati programmati i corsi, entrambi in collaborazione con Opera Diocesana Madonna dei Bambini, Villaggio del Ragazzo e Lavagna Sviluppo srl.

Destinatari saranno in totale 44 giovani e adulti (22 per ognuna delle due opzioni), cui è richiesto il diploma di scuola superiore e la conoscenza della lingua inglese. Per entrambi i corsi saranno previste 240 ore di lezione a terra, di cui 24 come stage/affiancamento sul lavoro.

Il termine per la presentazione della domanda di iscrizione sarà il 16 Febbraio 2018.

La domanda di iscrizione e la scheda informativa del corso, con i contenuti e le modalità di selezione, sono disponibili presso la sede della FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE – Villa Spinola Grimaldi, in via Aurelia 272, 16033 Lavagna (Genova), Tel. 0185.394082 - Orario 09,00–16,30 dal lunedì al venerdì o sul sito www.accademiamarinamercantile.it

Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci

CAGLIARI La prospettiva concreta di un impiego da professionisti del mare è il presupposto e l'obiettivo cardine della fondazione Mo.So.S., l'istituto tecnico superiore di trasporti e logistica di Cagliari specializzato nei settori della mobilità sostenibile e dell'economia marittima. Una struttura di eccellenza attiva da quattro anni nel panorama didattico dell'Isola, che in queste settimane ha ripreso l'attività per il biennio 2017-19 con il terzo corso per tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci - conduzione del mezzo navale - aperto a 24 allievi diplomati degli Istituti Nautici nel duplice percorso di Allievo ufficiale di navigazione e Allievo ufficiale di macchine. Un percorso di studi della durata complessiva di cinque semestri tra formazione in aula e 12 mesi a bordo con il conclusivo rilascio, previo superamento dell'esame, del diploma di Tecnico superiore e la relativa abilitazione alla professione.

Il corso è stato presentato dal presidente della fondazione, Giovanni De Santis, alla presenza del direttore marittimo Giuseppe Minotauro e del responsabile in Sardegna del Collegio nazionale Capitani lungo corso e macchina, Nicola Silenti, testimonial dell'evento insieme a una platea gremita di protagonisti dell'universo marittimo del capoluogo sardo.

Un'attenzione che si spiega con il ruolo strategico del

Mo.So.S., ideato come scuola di eccellenza ad alta specializzazione tecnologica per promuovere lo sviluppo economico e la competitività del territorio. Costituito nell'ottobre del 2014, il Mo.So.S.

rappresenta per i diplomati dei nautici e degli istituti tecnici una valida scelta alternativa nel ventaglio delle opzioni formative post diploma, concepita proprio per favorire l'incontro tra la domanda occupazionale delle imprese del settore e gli allievi.

nespresse della sua economia marittima.

Gianmichele Pau (admaioramedia.it)

Quando il giornalista non rischia la galera

11.1.2017 - CASSAZIONE. Nell'ambito della cronaca giudiziaria la verità della notizia mutuata da un provvedimento giudiziario sussiste ogni qualvolta essa sia fedele al contenuto del provvedimento stesso, senza alterazioni o travisamenti; pertanto per il riconoscimento dell'esimente del diritto di cronaca è sufficiente che l'articolo pubblicato corrisponda al contenuto di atti dell'autorità giudiziaria, senza che sia richiesto al giornalista di dimostrare la fondatezza delle decisioni e dei provvedimenti da essa adottati. -
<https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24299>

EVENTI E ATTUALITA'

PROPELLER CLUB

SMART PORTS Aspettative ed effetti dell'era digitale

GENOVA. Il prossimo meeting conviviale del Propeller Club Porto of Genoa si terrà presso il Ristorante Al Settimo Cielo (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5.) martedì 23 gennaio alle ore 19.15 sul tema SMART PORTS Aspettative ed effetti dell'era digitale. Dopo un incontro sul tema dell'impatto digitale nello "shipping" tenutosi nel maggio 2017 ed un altro incontro sulle "smart ships" dello scorso novembre, non poteva ora mancare una "puntata" specificamente dedicata ad analizzare gli sviluppi dell'informatica applicata alle realtà portuali. Ciò, considerando che l'avvento e la radicazione del fenomeno informatico stanno comportando nuovi scenari operativi anche per la portualità ed auspicando che le nuove tecniche informatiche possano effettivamente implementare la resa dei servizi portuali, soprattutto per una città come Genova.

In questa occasione, verranno dunque approfonditi alcuni fondamentali profili del fenomeno portuale automatizzato, grazie ai seguenti relatori che ne valuteranno positività e criticità:

Relatori (in ordine alfabetico):

Dott. Luciano BOSELLI, Dirigente Autorità di Sistema Portuale del MAR Ligure Occidentale, su "La digitalizzazione dei processi organizzativi del Porto di Genova"

Ing. Giorgio CAVO, Presidente Hub Telematica Scarl, su "E-Port il sistema Smart del Porto di Genova"

Dott. Gilberto DANESI, Amministratore Delegato Italia PSA Group Singapore, su "L'automazione intelligente dei Porti l'esperienza del Gruppo PSA"

Dott. Alessandro PITTO, Presidente Spediporto, su "Smart Port e digitalizzazione la rivoluzione intelligente del Porto di Genova"

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria : propellergenova@propellerclubs.it – tel. 010 591793 – entro le ore 17,00 di lunedì 22 gennaio 2018.

"Le nuove Vie della Seta per l'Italia"/ One Belt One Road

GENOVA Il convegno "Le nuove Vie della Seta per l'Italia" si terrà il 24 gennaio dalle 1430

a Palazzo Ducale. Si tratta di un importante evento legato al progetto “One Belt One Road” organizzato da RINA e Comune di Genova sulla centralità del Porto di Genova nei piani della Cina.

Welcome 14.45

Panel logistic operators

The Swiss Corridor within the Rhine Alpine Region, serving the “One belt one road”, constitutes the signal of a new European Space of Mobility. It is an important step forward to serve Europe from the Mediterranean Sea through Genoa (port terminals) and Milano (railway gateway).

Policy makers/regulators, logistic operators and the world of finance reflect on how to build a new sustainable concept for European Infrastructures and Transport policy which obviously includes non EU states also.

AL VIA LA SECONDA EDIZIONE DEL “PREMIO LETTERARIO RTL 102.5 e MURSIA “ROMANZO ITALIANO”

IL ROMANZO VINCITORE SARÀ PUBBLICATO NELLA COLLANA “LEGGI RTL
102.5”

MILANO Con oltre millecinquecento autori che hanno partecipato alla prima edizione del bando, RTL 102.5 – la radio più ascoltata d’Italia – e la storica casa editrice indipendente Mursia bandiscono la seconda edizione del «Premio Letterario RTL 102.5 e Mursia - Romanzo Italiano». Il Premio letterario, promosso nell’ambito del progetto «Leggi RTL 102.5» conferma il successo della prima edizione e consolida la partnership tra i due mondi editoriali, quello radiofonico e quello dei libri che ha portato alla pubblicazione del romanzo “Quasi a Casa” di Elena Moretti.

Il «Premio Letterario RTL 102.5 e Mursia - Romanzo Italiano» è riservato ad autori che presentino un’opera di narrativa inedita, scritta in lingua italiana, fatta esclusione delle raccolte di poesie e racconti. L’autore deve essere in possesso dei diritti sull’opera presentata e sono ammesse le autopubblicazioni, sia cartacee sia e-book. Il romanzo vincitore del «Premio Letterario RTL 102.5 e Mursia Romanzo Italiano» sarà pubblicato, entro la fine dell’anno, nella collana «Leggi RTL 102.5».

Le opere dovranno pervenire alla segreteria del Premio dal 15 gennaio 2018 al 15 marzo 2018. Tra tutte le opere pervenute, il Comitato di Lettura Mursia ne sceglierà dieci, che saranno annunciate entro il 18 aprile 2018; successivamente, entro il 18 maggio 2018, il Comitato di Lettura di RTL 102.5 selezionerà le tre opere finaliste.

Le modalità di invio, il bando e il modulo di iscrizione sono disponibili sui siti

www.mursia.com e www.rtl.it.

Milano, 15 Gennaio 2018

Ufficio Stampa Mursia – email: press@mursia.com – tel. 0227727326 – 0227727325

Ufficio Stampa RTL 102.5 ufficiostampa@rtl.it - Tel. 02.25096293 –Tel. 02.25096228

UOMINI & NAVI al Porto turistico di Chiavari

CHIAVARI . A Chiavari torna la rassegna “Uomini & Navi“, un ciclo di incontri dedicati

all'uomo e al mare, visto da diverse prospettive. La manifestazione, organizzata dalla sezione locale della Lega Navale Italiana con il patrocinio del Comune, è giunta ormai alla sua decima edizione e quest'anno celebrerà anche un altro importante anniversario, i 120 anni di Lega Navale Italiana.

Gli appuntamenti, aperti al pubblico, si tengono nel porto turistico della cittadina ligure al box numero 51, sede della Lega Navale. Dopo i primi due eventi, che si sono svolti a dicembre, la rassegna ha ripreso sabato 13 gennaio alle 17 e 30 con Anna Lajolo e Guido Lombardi, protagonisti di un incontro dal titolo "Sognatori di isole solitarie".

"Nella prima metà degli anni Novanta -spiegano Lajolo e Lombardi- le isole più solitarie del mondo, abitate da piccole comunità tanto lontane dal nostro modo di vivere, sono state mete della nostra attività di documentaristi per il programma Geo della Rai. Partivamo per andare a filmare microcosmi nell'estremo isolamento dell'Oceano".

"Abbiamo visitato -raccontano i due documentaristi- Tristan da Cunha, Robinson Crusoe, Pitcairn e l'isola degli ammutinati del Bounty, luoghi dall'attrazione fatale che ti cambiano la testa e, nell'incantesimo dello sconfinato orizzonte marino, fantastichi di rimanere in capo al mondo, in una natura aspra a ripensare il senso della vita. Eravamo sognatori di isole. La nostra felicità -concludono Lajolo e Lombardi- era viaggiare alla scoperta di un'isola solitaria e dei suoi abitanti".

Sabato 20 gennaio, invece, sarà la volta di Michele Priolo e Franco Lazzari, che parleranno dell'"Epopoea dell'idrovolante – primati, competizioni e imprese dal 1915 al 1935". Durante l'incontro si ripercorrerà l'era del dirigibile, con l'Italia protagonista di progetti e imprese indimenticabili e si vedrà come l'interesse collettivo si spostò in seguito verso gli idrovolanti, che trovarono un campo di applicazione privilegiato, considerata la collocazione geografica del nostro territorio. In quel periodo storico, ai grandi progetti si affiancarono grandi imprese, per esempio la Coppa Schneider o la Crociera del Decennale in cui gli italiani mostrarono la propria eccellenza.

Sabato 10 febbraio Raffaele Ciccarelli illustrerà poi "L'evoluzione storica delle bandiere della Marina Militare e Mercantile". La conferenza darà modo al pubblico di conoscere, attraverso le immagini, l'evoluzione e l'uso delle bandiere nelle marine militari e mercantili, a partire dallo stato sabaudo fino ai giorni nostri.

Sabato 24 febbraio Flavio Bertini parlerà invece delle "Navi di tipo Liberty (1941-1945) – un'imponente operazione di logistica militare, una svolta nella tecnica delle costruzioni navali e un importante contributo alla ripresa economica del secondo dopoguerra".

Verrà raccontata, in particolare, la sensazionale operazione attuata dagli Stati Uniti durante il secondo conflitto mondiale, con la costruzione in serie di centinaia di navi da carico impiegate nei convogli per il trasporto dei rifornimenti in Europa e verranno prese in esame le innovazioni introdotte nella costruzione degli scafi, nonché l'utilizzo di quelle navi da parte degli armatori italiani nei decenni successivi.

La rassegna si concluderà poi a marzo con gli ultimi due appuntamenti. Il primo, sabato 3 marzo, con Alessandro Casarino di Navimeteo, che terrà un incontro dedicato a "Le classiche tempeste mediterranee". Il secondo, sabato 24 marzo, con Ernani Nanni Andreatta, dal titolo "Charles W. Morgan – la ricostruzione dell'ultima Baleniera".

Al centro del conferenza, la storia della baleniera costruita nel 1841 nei cantieri di F. Zacharias Williams a Bedford, negli Usa. La Morgan, che per 80 anni navigò in tutti gli oceani del mondo, era lunga 33,5 metri, aveva una stazza di circa 300 tonnellate e il suo equipaggio era composto da 35 persone.

Elisa Teja da LIGURIA NAUTICA

Da ingegneriinfo

Ottimizzare la logistica portuale

L'esperimento a Bari, si chiama Ismael

BARI. Ottimizzare la logistica portuale in chiave ecosostenibile, monitorando in tempo reale i dati di sette sensori posizionati dentro e fuori il porto di Bari. Si chiama ISMAEL e da Treviso, via Lecce, è approdato nel capoluogo pugliese il software della DBA di Villorba, finanziato con un milione e 351 mila euro, in parte garantiti dalla Regione Puglia nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione – APQ Sviluppo Locale 2007/2013 sulla linea degli aiuti ai programmi integrati promossi dalle PMI per attività di ricerca e sviluppo.

Il software attraverso i sensori posizionati dentro e fuori il porto di Bari, raccoglie dati relativi alle condizioni meteorologiche, alle concentrazioni di sostanze inquinanti, al transito di veicoli nell'area portuale: la piattaforma si basa sui paradigmi innovativi come l'Internet of Things e i Big Data, ed ha l'obiettivo, attraverso gli algoritmi matematici, di costruire sofisticati modelli in grado di predire i fenomeni studiati. Sarà possibile, infatti, vedere la banchina del porto con l'accumulo di container, la nave che sta arrivando e l'ingorgo provocato dal traffico o da un semaforo in tilt, sull'arteria che deve essere percorsa dai camion in entrata o uscita dal porto.

“Il sistema ISMAEL ha un plusvalore di carattere ambientale davvero unico – spiega Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – perché i sensori rilevano una mole di dati utile a diminuire l'impatto ambientale di un'infrastruttura come quella portuale che ha un peso importante sull'ecosistema che lo circonda. Attraverso ISMAEL potremo controllare che le navi durante la sosta in porto utilizzino carburanti a basso contenuto di zolfo, ma anche rendere più fluido l'accesso degli autoarticolati nell'area del porto attraverso il riconoscimento biometrico, senza la necessità di passare la scheda di accesso e quindi diminuendo i tempi di attesa. Noi metteremo a disposizione questi dati agli enti che dovessero averne bisogno, come l'Arpa e speriamo di potenziare il sistema grazie al prossimo arrivo della tecnologia 5G a Bari”.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

AVVISO AI NAVIGANTI...

“Se al quarto giorno la luna avrà i corni dritti, sarà annuncio di grande tempesta sul mare, a meno che non abbia attorno a sé una corona e questa corona sia pulita, poiché in questo modo rivela che non ci sarà maltempo prima della luna piena...) Publio Terenzio Varrone, poeta romano

LUNA A BARCHETTA

La luna distesa con l'asse che unisce le punte dei due corni tendente ad essere parallelo all'orizzonte, è detta coricata o a barchetta o seduta. Tale posizione porterebbe rischi di cattivo tempo, viceversa la luna in piedi sarebbe segno di bel tempo, tanto che si dice: “Luna seduta, marinaio in piedi, luna in piedi, marinaio seduto ...”

Da “Cielo a pecorelle” di Carlo Lapucci ed. Vallardi

Le confessioni di Carla Mangini

Anna a Brest

(Nell'ambito dei rapporti di coppia, uno scrittore può mutare l'indifferenza in un amore devoto e tenero o un amore devoto e tenero in indifferenza e insofferenza. Ecco perchè "Anna a Brest" può essere scritta in due versioni).

ANNA A BREST (prima versione)

Ci sono delle soglie oltre le quali non si può andare sebbene non siano chiuse da alcun sbarramento visibile- Anna rivide se stessa una notte a Brest. La luce lunare sfiorava le navi alla fonda e il vento dell'oceano spirava a tratti calmo e a tratti impetuoso. Con lei non c'era l'uomo che avrebbe voluto accanto, un uomo che la facesse sentire amata per le parole tenere che gli aveva sempre rivolto, per tutto ciò che aveva fatto in tanti anni di devozione. C'era un uomo che aveva tutto disprezzato e tutto dimenticato. Non le rivolgeva spesso la parola e le sue parole erano stentate, distratte e astiose. Anche se il vento e la luna e il mistero delle inesorabili mare egli avessero raccontato i loro incantesimi, lui non avrebbe mai passato quella soglia per condividere con lei tali emozioni. Non c'era più amore, e forse non c'era mai stato.

ANNA A BREST (seconda versione)

Anna e il suo compagno uscirono nella notte di Brest. Il chiarore lunare sfiorava ogni cosa con una luce lieve che tutto faceva intravedere, fra i giochi d'ombra causati dal vento. Niente sa d'incanto come le notti di luna a Brest. Esse paiono rievocare quanto di epico e di tragico accadde qui, nelle varie epoche e quante storie di dame e cavalieri e fiabe e leggende nacquero nell'ambito fatato di queste terre. Il vento pareva portare con sé gli echi della saga di re Artù, l'epica lotta dei velieri contro i venti e le tempeste e la visione delle loro inquietanti polene, impassibili nella furia delle onde. Anche i più recenti, tragici eventi quasi si materializzavano in quella strana atmosfera. Il porto di Brest infatti fu il covo dei sottomarini tedeschi che partivano da questa base a caccia dei navigli alleati che risalivano la Manica. Incantesimi e tragedie emersero così dal tempo, come per un'arcana magia. Anna e il suo compagno lo percepirono all'unisono ed ebbero un'ulteriore prova di quanto fossero ancora profondi, dopo tanti anni di vita insieme, il loro legame e la loro intesa. Tornarono in albergo. Lui si coricò per primo. Battè il palmo della mano sul cuscino di Anna, poi alzò il braccio e le disse: "Vieni sotto l'ala". Lei si rannicchiò al suo fianco.

Appendice

Tempo di disincanto. Nella stessa sera in cui l'atmosfera incantata della Brest di notte mi avrebbe poi ispirato il racconto doppio che avrete letto in precedenza, vedemmo giungere in albergo una comitiva di compagni di viaggio, con atteggiamenti di grande euforia.. Mi sembrò strano che quella euforia straripante fosse nata dalla visione incantata della Brest notturna. Avevo visto giusto: tutta quell'allegria era nata dal fatto che avevano scoperto un bar che si chiamava "Sampdoria." Mi scandalizzai: nient'altro li aveva colpiti di Brest? Poi riflettei che anch'io mi sarei sentita un po' euforica se avessi scoperto un bar che si chiamava "Genoa CFC".

fine