

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivistica al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS.

Il 5 X mille a STELLA MARIS

Anche per l'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato. Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare.

Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996

GLI ETERNI SPECULATORI

DALLA SICILIA TRAFFICO PESCE AVARIATO BLOCCATO DALLA GUARDIA COSTIERA/ CHI SONO I FURBETTI CHE ROVINANO I MARI E LA SALUTE

CATANIA . La Direzione Marittima di Catania ha svolto, nelle giornate tra il 26 e il 28 aprile scorsi, un'attività di controllo sull'intera filiera ittica in tutta la Sicilia Orientale. Gli oltre 100 militari, fra gli uomini e le donne della Guardia Costiera, hanno condotto un'attività di controllo combinato mare/terra, impiegando 20 mezzi terrestri e 25 unità navali, al fine di vigilare su tutte le fasi della filiera della pesca, dalla cattura al trasporto, dalla vendita ed alla somministrazione del pescato, portando a termine oltre 50 controlli, sanzionando con circa 25.000 Euro di pene pecuniarie i trasgressori e sequestrando circa 20.000 kg di prodotto ittico.

Tra le diverse attività condotte nell'ambito dell'operazione, ad Acireale è stata elevata una sanzione amministrativa a carico di un grande distributore di prodotti ittici, che deteneva all'interno delle celle frigo della propria azienda del prodotto ittico allo stato congelato senza tracciabilità, per un peso complessivo di circa 13.600 kg, in violazione dell'articolo 10 comma 1 lettera z) del D.lvo 9 gennaio 2012 n. 4, punita con sanzione pecuniaria e sequestro amministrativo. Il prodotto ittico senza tracciabilità è stato sottoposto al controllo sanitario dal servizio veterinario dell'ASP distretto di Acireale, che ne hanno dichiarato la non commestibilità al consumo, pertanto è stato lasciato in custodia gratuita al trasgressore in attesa della distruzione. Nel territorio di Riposto è stato deferito all'Autorità giudiziaria il proprietario di una società di distribuzione di prodotti ittici a causa del cattivo stato di conservazione dei prodotti per un peso complessivo di circa 7000 kg, successivamente dichiarato non commestibile e sottoposto a sequestro.

A Catania, invece, il personale della Capitaneria ha proceduto al sequestro di oltre 300 kg di spigole provenienti dalla Grecia, totalmente sprovviste di tracciabilità, trasportate su un furgone isoteramico.

I controlli hanno interessato anche le attività di ristorazione, nello specifico, i militari di S. Agata di Militello, hanno deferito, alla competente Autorità Giudiziaria, il titolare di un ristorante nel comune di Tusa (Me), per l'accertato "cattivo stato di conservazione" di circa 30 kg di prodotto ittico, sottoposto a sequestro penale per il successivo smaltimento presso struttura autorizzata. Infine, ad Augusta i militari dipendenti, durante dei controlli al mercato

rionale, hanno proceduto al sequestro di 35 kg di pesce in quanto privo di documentazione e irrogato la relativa sanzione amministrativa.

I controlli posti in essere, si collocano nell'ambito dell'attività di contrasto alla pesca illegale e per verificare il rispetto della politica comune della pesca anche in merito all'osservanza delle norme inerenti le taglie minime del pescato, la tracciabilità/rintracciabilità e l'etichettatura del prodotto ittico in tutte le fasi della commercializzazione, a tutela delle risorse ittiche, dell'ambiente marino ed a garanzia della sicurezza alimentare del consumatore che il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali ha assegnato al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera. (Comunicato Stampa GC del 29/4/17)

COMMENTO . *Bravissimi militari della Guardia Costiera che vigilano e sanzionano i furbetti/delinquenti che speculano sulla pesca e il pescato e riempiono le pescherie italiane e i ristoranti di pesce immangiabile e dannoso per la salute. Penso con tristezza che qualche fesso al governo del suo natante/yacht ha distrutto la tonnellata di Camogli, unica nel Mar Ligure, passando sopra con il suo mezzo nautico..., ma non sanno leggere le carte nautiche ? Speriamo lo acchiappino e lo inibiscano alla navigazione. (DL)*

RIVISTE CARTACEE e ON LINE

Abbiamo ricevuto recentemente e segnaliamo le seguenti riviste cartacee e anche pubblicazioni online.

LUSSINO , rivista della Comunità di Lussinpiccolo, quadrimestrale , aprile 2017.

SEA HISTORY , trimestrale del National Maritime Historical Society. marzo 2017

LA REVUE MARITIME dell' Institute Francais de la Mer , marzo 2017.

NASE MORE, international journal of Maritime Science & Technology , Università Dubrovnik, Ragusa, Croazia.

WORK BOAT WORLD , mensile, Baird Publications, Victoria, Australia

ONLINE :

CSTN , Centro Studi Tradizioni Nautiche, LNI , Napoli , *cstn.it*.

SOLOVELA.NET , con un ottimo articolo sul declino amaro della Coppa America finita nell'indigestione tecnologica , mentre altre regate sono in spolvero e seguite dal mondo.

NEWSLIGURIA, COM, fatta con criteri di affidabilità tecnica e di servizi utili.

INGEGNERI.INFO ,proseguire nel cammino tecnico burocratico edile e delle grandi opere
SHIPPINGITALIA,WORDPRESS.COM per chi vuole approfondire la navigazione finanziaria della economia marittima

SHIP2SHORE, newsletter e magazine ormai un cult nell'aggiornarci sui temi dello shipping
THE MEDI TELEGRAPH, NEWS e magazine interattivi con TTM, Secolo XIX e Avvisatore marittimo

INFORMARE.IT puntuale e tecnicamente corretto panorama giornaliero dei trasporti e della politica marittima.

INFORMAZIONIMARITTIME.IT , un importante finestra di professionisti sul mare nostrum

BIZJOURNAL.IT , sulle ceneri del cartaceo una interessante rassegna di notizie sulla Liguria , e sullo sviluppo economico marittimo

PORTOEDIPORTO.IT, magazine del porto di Napoli

ADDIO FRANCESCO FAVATI

Uno dei più eminenti uomini di azione e di cultura è mancato a Genova il 25 aprile . Aveva 96 anni . Era nato a Pisa nel 1921, laureato in scienze agrarie all' Università di Firenze Dagli anni 50 all'86 nell'ambito del Piano Marshall ha compiuto per incarico del governo italiano viaggi in tutto il mondo per la realizzazione di progetti per lo sfruttamento agroalimentare nei paesi del Sud America insegnando antelitteram la logistica e l'organizzazione del lavoro. Successivamente nel quadro generale dei Trasporti ha compiuto numerose missioni per conto del CNR nello studio e sviluppo della containerizzazione, unitamente a 23 Progetti finalizzati per dare al nostro Paese una spinta ai temi economici-sociali, con particolare riferimento alle Ferrovie dello Stato . Avevo sentito Francesco, fino a qualche mese , aveva altri progetti, la sua parlata toscana filava via come una freccia . Negli ultimi anni , a Natale, mi mandava i suoi libri di viaggio del suo rigoglioso passato. Nel dicembre 2013 “per Mare per Terra per Cielo” , il dettagliato percorso di lavoro nei paesi dell'America Latina con una vasta e originale iconografia dei fatti salienti , centinaia di immagini a colori create dal suo pennello e riprodotte , più eloquenti delle fotografie, in questo libro. Nel 2014 , “Australia” , in missione di studio e di lavoro , insieme alla sua società , itinerario compiuto dopo il 1985 , un libro godibilissimo corredato dalle immagini descrittive , realistiche , uscite dalle sue mani di pittore. Natale 2015, il libro “Impressioni d'Oriente” , 134 acquerelli che ci accompagnano alla fine degli anni '80 nella Cina, che non è quella di oggi , ma che ci fa comprendere come era prevedibile lo sviluppo di questo immenso Paese. Libri utili, istruttivi, ma anche piacevoli da leggere, un Renato Fucini del nostro secolo. Francesco Favati è anche autore del volume storico intitolato “Le radici dell'Europa:il ruolo delle Legioni di Roma” in quanto studioso profondo della storia romana. Lo dimostra in questo voluminoso testo , anch'esso illustrato , migliaia di immagini dipinte dall'autore che spiegano in modo didattico ma anche dilettevole la storia di Roma. Il nostro percorso di amicizia e di fiducia reciproca immediata (ma sono io che lo ringrazio di questo sentimento) risale a quando ci siamo incontrati al Rotary, ed è nata una immediata esclusiva solidarietà umana e intellettuale. Francesco mi aveva fatto avere il suo “Dizionario di Agricoltura “ , inglese-italiano e italiano-inglese, edito da Calderini con 374 disegni tecnici, una assoluta novità, che presentai sulla mia rivista TTM. Che dire , potremmo continuare a enumerare le opere e le virtù di quest'uomo, voglio solo aggiungere che personaggi così dovrebbero essere clonati in questa Italia di furbi e di opportunisti, assai poco intelligenti e responsabili, a tutte le età. Caro Franco, ti ricordo alle conviviali per la tua affabilità, la tua signorilità, sei stato un formidabile organizzatore, hai lasciato un'eredità di narratore e di studioso delle problematiche tecnico sociali e dei trasporti e logistica che rimarrà nei tuoi libri. Uomo di mondo in un mondo carente di uomini veri ; addio Francesco, gli inglesi dicono “pass away “, quasi un fruscio lieve, per lasciare intera e sempre presente la tua bella figura.

Decio Lucano

ANNA BARTIROMO e L'IMPONDERABILE

L'imponderabile è l'ultimo libro della nota scrittrice di Piano di Sorrento, Anna Bartiromo, che partecipa sempre al nostro salotto/dibattito con le sue osservazioni sociologiche ai temi di vita e di storia. Definita dai media "la donna del mare" per i suoi libri e articoli e per il suo passato di moglie di un capitano che seguiva nei suoi viaggi a bordo riproposti in numerosi libri (Il viaggio Maledetto e altri racconti di mare , 2007, Racconti di mare , 2010, Il naufragio della Concordia, 2012), Anna è una intellettuale, insegnante di inglese e tedesco, traduttrice , collaboratrice come giornalista pubblicista di periodici ed emittenti televisive. Ha scritto testi per l'infanzia e analisi autobiografiche in testi diventati cult come Viaggio avventura fra i pianeti del sogno, 2013, Quando l'abisso è il tuo corpo , 2015, (viaggio attraverso il percorso della malattia delle cellule, mai debellata nonostante gli sforzi della ricerca) . Anna è una inquieta osservatrice dell'animo umano; anche in questo L'imponderabile, grauseditore, non smentisce la sua caparbia nel mettere un altro tassello introspettivo in un " territorio " conflittuale che non si riesce mai a leggere tutto perchè manca sempre un pezzo per ricomporre le schede della coscienza, del pensiero.... Con uno stile narrativo moderno ci propone una silloge di racconti brevi, storie attuali con finale a sorpresa , che è la sua tecnica narrativa di osservatrice della psiche, senza infingimenti. Anna Bartiromo è una poetessa, prima di tutto , pedagoga nel sangue, dalla vita e dal mare ha imparato la pazienza. La sua vita è una pervicace battaglia per raggiungere gli obiettivi che non sono mai a portata di mano. Lei che ha abitato , e ne ha scritto , la casa dove Leopardi ha soggiornato gli ultimi anni a Portici . So che Anna non sarà contenta di questa presentazione, devo intervistarla e non sono mai pronto, in fondo Anna mi spaventa e io non sono ancora riuscito a trovare la chiave giusta per entrare nell'abisso del suo " corpo " . (DL)

QUEL NOSTROMO DEL " BONITAS " CHE SI CHIAMAVA SPINELLI

Caro decio, a pag.10 e 11 del tuo D.L. News 15 ho letto con interesse un articolo di S.Briata relativo ad una intervista di Aldo Spinelli , il noto terminalista del porto di Genova, intervista concessa alla " Repubblica" il giorno 10 aprile 2017. Personalmente ne condivido le opinioni in merito ai " Camalli ". Ma, a prescindere dalla questione " camalli " mi farebbe piacere sapere dal sig. Aldo Spinelli se il nostromo R. Spinelli di Ge/ S.P.Darena imbarcato nel 1958 sul s/s Bonitas di Ravano era suo padre. Infatti da informazioni assunte dal sito internet " Museo Marinaro Tommasino Andreatta " di Rapallo si viene a conoscenza che l'S/S Bonitas di Ravano il 19 febbraio 1959 alle 05.00 era naufragata a 150 miglia da Capo Lookout dinanzi a Norfolk (Virginia - U.S.A.). Perirono 21 delle 27 persone dell'equipaggio tra cui il nostromo R.Spinelli di Ge-S.P.Darena.

Su detto sito ho lasciato da tempo, come commento, un mio scritto che così precisa : " Uff.le R.T. Ugo Dodero : Quando il Bonitas affondò , io ero imbarcato in qualità di Marconista sul Liberty Ship " Maria Parodi/IBWY" ed ascoltai l'SOS del Bonitas dapprima lanciato con il trasmettitore normale sulla 500 kc/s e poi man mano sul trasmettitore di emergenza fino a che il segnale si spense. PIANSI QUELLA NOTTE. Noi Maria Parodi scarichi , non governavamo ed eravamo impossibilitati a recarci in soccorso al Bonitas. Eravamo anche abbastanza lontani. Dovevamo anche noi recarci a Norfolk a caricare carbone ma eravamo già stati respinti da un mare tremendo ed allontanati dalla costa. A distanza di ben 59 anni da quel fatto mi si inumidiscono ancora gli occhi ricordando quel tragico affondamento.

Gradirei sapere, per spirito di partecipazione, da Aldo Spinelli se quel nostromo era suo padre, nel qual caso Le esprimo, anche se a distanza di tanti anni, le più sentite condoglianze.

UGO DODERO ugododero@yahoo.it

CARTA DEL MARE 2.0: BUONE PRATICHE 2017

Cari Amici ed Amiche, è con molto piacere che vi invitiamo a collegarvi al sito www.cartadelmare.it lunedì 1 maggio 2017 per l'apertura delle adesioni online alla nona edizione

“CARTA DEL MARE 2.0: BUONE PRATICHE 2017”

La CARTA DEL MARE 2.0 è uno strumento di raccolta e diffusione di BUONE PRATICHE per riflettere sui comportamenti virtuosi in 7 aree: CULTURA, AMBIENTE, ACCOGLIENZA, LAVORO, INNOVAZIONE, RELAZIONI E CATENA DI FORNITURA. Aggiornata in tempo reale dà la possibilità agli aderenti di conoscere le Buone Pratiche di chi partecipa alla community.

E se avete già partecipato alla Carta del Mare nel 2016, aderire quest'anno è ancora più semplice. Accedendo al portale www.cartadelmare.it, si aggiorna la Carta compilata nel 2016 con i progressi fatti quest'anno e proponendo le Buone Pratiche relative all'anno in corso. Nel 2017 le Buone Pratiche si riferiranno in particolare all'Innovazione: l'aggiornamento tecnologico sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale, per diffondere cultura offrire servizi e prodotti in modo efficace ed efficiente.

La Carta del Mare, promossa nel 2009 dal Galata Museo del Mare di Genova, è una CARTA A PUNTI. Ogni aderente valuta le sue buone pratiche, dando un punteggio: 5 punti in caso di buona pratica in fase di realizzazione, 10 punti in caso di buona pratica adottata. L'adesione è volontaria e gratuita.

Per info: Marina Mannucci mmannucci@muma.genova.it tel. + 39 010 2512435

Giovanna Rocchi grocchi@muma.genova.it tel + 39 010 2514760 (info registrazione portale Carta del Mare) Danila Ceva danila.ceva@gmail.com cell. + 39 347 4198536

Luisa Dufour Muma migrazioni 2 ldufour@muma.genova.it

IL DUCA E IL MARE. LUIGI AMEDEO DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI

“Il Duca e il mare. Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi” è il titolo di una mostra inaugurata il 20 aprile e aperta al pubblico dal 21 fino al 16 luglio 2017. Essa si tiene a Palazzo Reale (Balbi Durazzo) di Genova, in Via Balbi 10, presso gli Appartamenti dei principi ereditari, noto anche come Appartamento del Duca degli Abruzzi. L'ingresso costa solo 3 euro, ed è facilmente raggiungibile dalla Stazione FS di Genova Principe a piedi.

L'esposizione è stata curata da Serena Bertolucci, direttore di Palazzo Reale, Luca Leoncini, direttore delle Collezioni di Palazzo Reale, con ideazione e grafica a cura di Roberta Ruggia e Massimo Sotteri, architetti.

Il percorso della mostra si snoda tra le stanze di Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, abitate durante i suoi soggiorni genovesi, e racconta il suo profondo legame con il mare grazie all'esposizione di oggetti, opere d'arte, libri, fotografie, modelli di scafi e trofei appartenenti alla collezione dello Yacht Club Italiano, esposti per la prima volta al di fuori della sede sociale, che si trova presso il Porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova.

La mostra è stata fatta in collaborazione con Yacht Club Italiano, Consolato Onorario della Repubblica di Polonia a Genova, e Fondazione Sella onlus.
Ne riparleremo.

Stefano Briata

DIBATTITO SULLE FAKE NEWS

Le Fake News nello shipping

di **Nicola Capuzzo**

Torno a occuparmi di “shipping e comunicazione” per commentare e divulgare quanto scritto da Splash 24/7 in un articolo intitolato “Fake news in shipping: The ethics and effectiveness of combining PR with publishing”.

L'autore di questo articolo è Graeme Somerwille-Ryan, responsabile marketing per il mercato asiatico dello studio legale internazionale Wikborg Rein.

Il contributo di questo professionista dell'industria dei trasporti mi ha colpito perché affronta da un punto di vista originale e, secondo me ampiamente condivisibile, il tema delle “notizie spazzatura” nel settore dello shipping. Fake news non solo intese come notizie false e talvolta talmente grossolane da fare quasi sorridere (eppure in molti ci cascano cliccando sul link e regalando visualizzazioni che a loro volta garantiscono reddito a qualcuno), ma anche e soprattutto informazioni aziendali spacciate per notizie quando in realtà non lo sono. Pubblicità mascherata da notizie e chi più ne ha più ne metta.

Facciamo un passo indietro: che cos'è una notizia? E' il resoconto giornalistico di un fatto o avvenimento ritenuto degno di essere portato a conoscenza di un pubblico (se volete una definizione più tecnica la trovate nel dizionario Treccani). Chi decide quando un fatto è una notizia? Semplice: il giornalista. Uno dei manuali sui quali avevo studiato per diventare giornalista professionista ricordo che, dopo una lunga dissertazione sul tema, sintetizzava che: è, o meglio diventa, notizia quello che il giornalista decide di pubblicare.

Perché dunque segnalo questo articolo di Splash 24/7? Perché mette in guardia le aziende e i professionisti dal saper scegliere le giuste agenzie di PR (public relations), o per dirla all'italiana l'ufficio stampa. L'autore dell'articolo citato mette in evidenza il fatto che una società di PR deve saper veicolare nel modo giusto una notizia o comunque un messaggio che l'azienda vuole comunicare. Molte testate giornalistiche, e qui sta il punto, non si fanno pregare a pubblicare qualsiasi cosa venga loro inviata sotto forma di comunicato stampa. Questo può sembrare un successo per l'azienda in questione ma in realtà è una vittoria di Pirro. Perché nell'era digitale vedersi pubblicare una notizia su molte testate, sia online che su carta stampata, è quasi un gioco da ragazzi (e spesso non richiede nemmeno l'investimento in un ufficio stampa).

“Fare notizia”, innescare un dibattito, essere al centro di un argomento di confronto pubblico, attirare l'attenzione di un pubblico qualificato sul proprio prodotto o sulla propria azienda è un po' meno banale e non alla portata di qualsiasi PR. L'obiettivo di un buon comunicatore è quello di “influenzare” le idee e le opinioni di un preciso target di lettori. Se non si raggiungono le testate giornalistiche o i media giusti (social network compresi) il denaro speso in comunicazione si rivela un investimento sbagliato e inutile. Utile solo ad arricchire l'ufficio

stampa o l'agenzia di PR di turno.

Meditate gente meditate...

Che ritorni concreti ha avuto la vostra azienda da una campagna di comunicazione?

Quante testate più o meno autorevoli e più o meno specializzate esistono in Italia nel business dei trasporti? Quanto ci si parla "fra di noi" nel settore dello shipping e della logistica?

Quali messaggi "originali" siete stati in grado di lanciare? E a chi sono arrivati?

Ci sarebbe da scrivere un libro in materia solo per quel che riguarda il settore della logistica in Italia. Nel frattempo consiglio la lettura di questo articolo.

N.B. Sia chiaro! Non ho intenzione di diventare un PR (è un mestiere che proprio non invidio), bensì mi piacerebbe vedere che la comunicazione nel settore in cui lavoro facesse un salto di qualità... sia per quanto riguarda i lettori che per le testate giornalistiche.

Nicola Capuzzo, Shipping Italy, 24 aprile

COMMENTI AL FARE E PUBBLICARE LE NOTIZIE

24.4.2017 - Tutti d' accordo nel dire #bastabufale, ma come? Proposte, linee guida e divergenze durante l' incontro tra i rappresentanti dei media nella giornata di lavori, voluta dalla presidente della Camera Boldrini, per il contrasto alle false notizie nel dibattito pubblico - di Francesco Sforza/lastampa - TESTO IN <http://www.francoabruzzo.it/document.asp>

23.4.2017 - LA LIBERTÀ DI PAROLA E I SUOI ABUSI. I problemi della tutela contro le notizie false. Diritti e limiti: la libertà di espressione è la regola prima della democrazia. Ma che fare quando se ne abusa? Particolarmente grave quando questo accade su Internet. - di Sabino Cassese/corrieredellasera - TESTO IN <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23185>

29.4.2017 - Facebook ammette: usati per le fake news. E pubblica un rapporto di 13 pagine nel quale riconosce di essere stato involontario veicolo di campagne politiche coordinate per influenzare la sua sterminata platea di utenti con notizie false o fuorvianti. - di Massimo Gaggi/corrieredellasera - TESTO IN <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23225>

Osservatorio sui porti dell'Adriatico (e del versante ligure) di Tobia Costagliola

Trieste (e Genova)

NORD OVEST E NORD EST LA SFIDA CON I PORTI DEL NORD EUROPA PER INTERCETTARE I FLUSSI ASIATICI

Un'indagine tra fatti e stampa che il nostro Tobia Costagliola ha messo insieme in ordine logico per far capire quanto sia dura la conquista dei mercati / Delrio e Prodi entrano in gioco in modo realistico, altrochè molo Italia.

Nelle varie puntate dell'Osservatorio Sui Porti dell'Adriatico dello scorso anno abbiamo spesso avuto l'occasione di descrivere dettagliatamente non solo il traffico del porto di Trieste ma anche l'inarrestabile impegno dell'Autorità Portuale, ancorché commissariata, nel perseguire e realizzare tutta una serie di progetti infrastrutturali di estrema importanza per lo sviluppo del traffico sia marittimo che ferroviario. Abbiamo avuto modo di constatare come progetti vecchi e nuovi siano stati seriamente sviluppati e realizzati con tenacia e rapidità, nonostante l'imperversare della burocrazia mai eliminata e gli intralci di natura finanziaria. Di certo non si può dire che Trieste sia stata incapace, come altre realtà portuali, di utilizzare fondi europei già stanziati (vedasi INEA-Innovation and Network Executive Agency ex TEN-T EA) e bisogna anche riconoscere il merito per aver saputo tempestivamente sfruttare le opportunità derivanti da investimenti di operatori stranieri. E' pur vero che il Porto di Trieste si è sempre distinto per la sua lungimiranza, fin dagli anni '60, per aver saputo costruire le basi di quelle infrastrutture indispensabili per l'adeguamento alle esigenze ed all'evoluzione dei traffici. Sembra un paradosso ma, l'attuale livello raggiunto dai traffici sia marittimi che ferroviari e le ottimistiche prospettive per il futuro hanno le loro radici più recenti nel periodo 24 febb. 2015 / novembre 2016 che corrisponde al commissariamento dell'Autorità Portuale. Nel 2016, all'entrata in vigore della Riforma, ben 10 porti italiani erano commissariati e languivano, semiparalizzati, tra scarse, dispendiose e talvolta sterili iniziative mentre gli operatori ed il traffico premevano da tutte le direzioni sollecitando immediate e efficaci iniziative. Ebbene, l'A.P.di Trieste, oggi AdSP dell'Adriatico Orientale, seppure commissariata, ha lavorato in controtendenza rispetto agli altri porti ed oggi ha già al suo attivo gli ottimi risultati del 2016 (primo porto italiano per movimento merci) e il risultato più che ottimo dei primi mesi del 2017. Trieste, inoltre, è già diventato, nei primi tre mesi del 2017, il primo porto ferroviario italiano non solo per il numero dei treni (sono stati movimentati più di 2.000 treni) ma anche per la loro destinazione con percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia). Non a caso il Commissario Zeno D'Agostino fu il primo Presidente di AdSP ad essere nominato dal ministro Delrio "per l'eccellente lavoro svolto" e non a caso lo stesso D'Agostino è stato, pochi

giorni fa, eletto, “per acclamazione”, presidente di Assoporti. << Il nuovo presidente ha espresso soddisfazione per l’incarico segnalando che viene premiato il lavoro di tutto il porto, il riconoscimento alla persona è per quello che a Trieste è stato fatto in questi anni, diventando punto di riferimento nazionale. E’ una gioia personale, è stato riconosciuto il lavoro di tutti>> (Avvisatore Marittimo 26.04.017).

Trieste e le Autostrade del Mare

Nel convegno “ Motorways of the sea”, tenuto a Trieste alla fine di marzo, è emerso chiaramente che Trieste ha un ruolo molto importante da giocare nel futuro della logistica europea per la sua posizione sull'Adriatico, per i suoi collegamenti all'Europa Orientale. Arrivare direttamente a Trieste rende più facile il lavoro a tutta la catena logistica. Ne è convinto Brian Simpson, coordinatore UE per le Autostrade del mare che ritiene che il porto di Trieste sia un attore molto importante in questo campo. Nella sua relazione, Simpson, ha inquadrato la regia europea nel settore delle autostrade del mare. Un sistema di sostegno ai progetti che al momento copre 40 operazioni, per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro. Un approccio di cui anche Trieste può beneficiare. G.Tomasin, giornalista del “Piccolo” di Trieste, nel corso di una intervista a Brian Simpson, gli ha posto la seguente domanda: << Qual è il punto di vista dell'Unione su una situazione, come quella di Trieste, Capodistria e Fiume, di porti impegnati in una competizione tutta interna agli stati membri? >>.

La risposta di Brian: << Io penso che la competizione sia una cosa sana fino a quando non diventa eccessiva. Abbiamo porti come Fiume e Capodistria, che appartengono a stati diversi: ogni paese vuole e ha bisogno del proprio porto. Io penso che la competizione sia sana ed è provato che sia Capodistria che Trieste hanno aumentato i loro volumi di traffico in contemporanea, il mercato quindi c'è>>.

A Trieste un esempio della “cura del ferro” indicata dal ministro Delrio.

Lo scorso novembre è stato firmato a Roma una intesa tra la Regione FVG, l’AdSP dell’Adriatico Orientale, Rete Ferroviaria Italiana. L'intesa permetterà di potenziare il collegamento del Porto di Trieste con la rete ferroviaria nazionale, con miglioramenti realizzati da Rfi che interessano il nuovo Piano Regolatore dell'area della vecchia stazione ferroviaria di Campo Marzio e la connessione con le aree portuali, destinate alle attività commerciali, del Punto Franco Nuovo. L'investimento economico complessivo è di 70 milioni di euro, di cui 50 finanziati da Rfi e la restante parte dall'AdSP. Al termine degli interventi, le merci transitate dal porto di Trieste potranno intercettare due dei quattro Core Corridor TEN-T europei che attraversano l'Italia: quello mediterraneo, che collega la Penisola Iberica al confine dell'Est europeo passando per la dorsale italiana Torino-Trieste, e il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega importanti porti italiani come Ravenna e Trieste all'Austria e ai mercati del Nord Europa.

Il collegamento ferroviario Trieste-Kiel-Gotheborg

La realizzazione del collegamento ferroviario Trieste-Kiel-Gotheborg rappresenta il segnale più concreto di quella sfida ai porti del Nord Europa da più parti annunciata insieme a grandiosi e poco realistici megaprogetti mai partiti in altri porti italiani.

A partire dal 25 gennaio 2017, il molo VI di Trieste è collegato con il Mar Baltico anticipando in parte il Corridoio Adriatico-Baltico. Iniziato con un convoglio alla settimana raggiungerà, tra poco, la cadenza di tre rotazioni settimanali. Ogni convoglio è capace di trasportare containers, casse mobili e semirimorchi che da Kiel possono non solo raggiungere varie destinazioni della Germania ma, trasbordati sui traghetti della Stena Line, possono raggiungere Goteborg in Svezia. È l’inizio di una penetrazione in Scandinavia, in Finlandia e

finanche in Russia. Enormi sono le prospettive di utilizzo di questa nuova linea che può permettere alle industrie automobilistiche svedesi di spedire rapidamente buona parte delle merci dirette al Sud. Allo stesso tempo, in senso inverso, ci saranno le merci (soprattutto prodotti agroalimentari) che dalla Turchia e dalla Grecia saranno dirette in Scandinavia. Il quotidiano “Il Piccolo” di Trieste ha dato un grande risalto a questo avvenimento sottolineando che <<Trieste aggiunge un servizio dal fortissimo valore simbolico che, grazie all’imprenditoria italo-turca, la catapulta sui mercati scandinavi precedendo la stessa politica dell’Unione europea delle reti Ten-T >>.

Collaborazione nazionale e internazionale

Ma l’aspetto più importante di questa iniziativa è dato dalla collaborazione di vari attori internazionali : l’operatore e armatore è il potente gruppo turco Ekol, l’azienda ferroviaria è Tx Logistik, operatore ferroviario tedesco controllato da Trenitalia, il servizio intermodale viene gestito da Alpe Adria, la società triestina partecipata in parti uguali da AdSP di Trieste, Trenitalia e Regione Friuli Venezia Giulia. Fino a non molti anni fa scambi commerciali di questo genere sarebbero stati fatti circumnavigando l’Europa con lo sbarco dei prodotti anatolici e balcanici direttamente nei porti del Nord Europa: il rafforzamento dello scalo triestino e dei suo collegamenti ferroviari rompe ora questa tradizione negativa aprendo una nuova era.

Purtroppo va anche detto che, considerando i recenti avvenimenti politici in Turchia ed i conseguenti tesi rapporti con la UE, questa iniziativa, nata con rosee prospettive, ne potrebbe essere ipotecata. Tuttavia i fatti dimostrano il contrario e, nel frattempo, il traffico cresce in maniera esponenziale. Nel convegno sopra citato sulle Autostrade del mare, G.Tomasin, giornalista del “Piccolo” di Trieste, ha posto al Coordinatore Brian Simpson la seguente domanda : << La Turchia ha un posto importante nello scalo triestino. Dal punto di vista politico, però, le relazioni tra Ankara e l’Europa sono tese come non mai. La crisi si ripercuoterà sui rapporti economici? >> Ecco l’opinione di Brian Simpson: << Chiaramente ora c’è un problema politico tra la Turchia e alcuni stati membri, ma il commercio è sempre là. Il commercio continua ad esserci e in qualche modo, alla fin fine, trae sempre il meglio dalla situazione politica. Allora io dico: bene che Trieste abbia la sua connessione turca, che ne abbia cura. Le relazioni economiche contribuiscono poi a definire la politica. La Turchia alla fine ritroverà un rapporto con Olanda e Germania. Il problema ora c’è, ma in realtà riguarda tutta l’Europa, essendo inglese lo so bene. Ma il commercio sarà sempre il commercio>>.

I Punti Franchi

Altro punto di forza del porto di Trieste sono i “Punti Franchi” che non hanno eguali all’interno della UE e potranno avere un ruolo importante anche sulla cosiddetta “Nuova Via della seta” tanto voluta dalla Cina che, dopo l’ampliamento del Canale di Suez, ha puntato al Mediterraneo.

A fine gennaio 2017 si è tenuto a Trieste il convegno “La svolta dopo l’ampliamento di Suez. Una sfida da cogliere”. L’organizzatore Lucio Caracciolo, direttore del Limes Club, nella sua relazione ha evidenziato come Trieste sia in possesso di tutti gli strumenti sufficienti per diventare il principale capolinea mediterraneo della nuova Via della seta aperta dal Governo Cinese. Caracciolo ricorda i tentativi dei Cinesi con Taranto che non sono andati a buon fine per carenza di infrastrutture. Poi ricorda i tentativi con Venezia: << Le prime carte indicavano Venezia come punto di approdo, ma anche in questo caso, si sono resi conto che i progetti di rafforzamento (presumibilmente la piattaforma off shore,) sono ancora troppo indietro. Dunque anche Venezia è scomparsa dalle carte sulle quali ora appare soltanto il Pireo, porto che i cinesi hanno già acquistato. Sta ora all’Italia - ha concluso il direttore di Limes - decidere cosa offrire loro>>. Silvio Maranzana, giornalista del “Piccolo”, nel riportare

la relazione di Caracciolo, ha chiesto a D'Agostino se a Trieste interessa "La sfida". Il presidente D'Agostino che si era già posto come obiettivo del 2017 di usare i Punti Franchi del Porto Franco Internazionale di Trieste per fare arrivare attività produttive e creare posti di lavoro risponde :<< Se si tratta di diventare un semplice punto di passaggio dei traffici la questione non è molto affascinante ma se entra in gioco forte valore aggiunto per il territorio ritengo - ha proseguito - che abbiamo qualche arma in più rispetto agli altri porti dell'Adriatico e italiani in genere perché nei nostri Punti franchi si possono svolgere con una serie di vantaggi attività logistiche, ma anche manifatturiere e industriali in genere>>.

Il ristretto numero di sistemi che dovranno essere gli attori della sfida col N.Europa. Il monito di Prodi.

Quanto succede a Trieste ci porta comunque ad una riflessione sulla situazione nazionale dove, finalmente, comincia a delinearci, soprattutto da parte del ministro Delrio, una piena consapevolezza (forse tardiva) dell'importanza per la portualità italiana della "Sfida con il Nord Europa". In una intervista rilasciata a Massimo Minella di "Repubblica" del 26.4.017, Delrio, finalmente, senza mezzi termini dice : << Si vince con i sistemi portuali che gli sono più vicini. Non possono certo essere Napoli e Salerno, che sono scali gateway e turistici, con milioni di passeggeri movimentati ogni anno. Ognuno deve avere la propria vocazione e Genova rappresenta la porta d'ingresso per il Sud Europa che ambisce a servire la Svizzera, l'Austria, la Bassa Germania. Dall'altra parte, Trieste e Venezia con la porta verso l'Est Europa >>.

Per la cronaca, l'intervista a Delrio era stata fatta dopo il "J'accuse" di Romano Prodi, sempre su Repubblica: basta con gli errori. Ora scelte coraggiose o sarà la fine! Titolo e sottotitoli riportavano << Porto, la ricetta Delrio. Intervista al ministro dei trasporti dopo l'allarme sullo scalo lanciato da Romano Prodi. Il ministro Delrio "Nodo, Diga e Gronda così il porto di Genova si rilancia in Europa >>. Minella, tra l'altro scrive : << Prodi aveva anche richiamato l'attenzione sulla necessità di fare presto e di indicare pochi punti nevralgici del paese su cui scommettere. E ha indicato nella Cina una sorta di paradigma delle opportunità. Cina che intanto si è presa Pireo...>> La risposta di Delrio: << Prodi ha come sempre colto nel segno, ha parlato di Nord Ovest e di Nord Est come fulcri della sfida con il Nord Europa. E poi lui, profondo conoscitore della Cina, ci ha invitato a stringere i tempi per cogliere le opportunità di quel mercato. E mi pare che il segnale sia stato già colto a Vado Ligure, dove la Cina è entrata nella società che gestirà la piattaforma>>.

Rimando alla lettura dell'intero articolo per i dettagli sulle misure del governo per sbloccare le infrastrutture, le priorità per Genova, la soddisfazione per Delrio per la buona riuscita della "cura dell'acqua (autostrade del mare) e "del ferro" (ferrovie,ecc.) Non posso però fare a meno di evidenziare due positive constatazioni di Delrio da noi tanto auspiccate, fin dal 2016, nel descrivere le varie realtà portuali italiane :

1. << Sono soddisfatto, le vecchie battaglie di campanile sono venute meno, così come i porti l'uno contro l'altro >>.
2. << Ora c'è un numero ristretto di sistemi>>.

Nel frattempo sarebbe opportuno dare un seguito concreto al monito di Romano Prodi che vuole dare una "sveglia" al sistema portuale italiano (Massimo Minella, Repubblica del 18.04.2017) e che ritengo doveroso riportare qui di seguito :<< Forse è già troppo tardi per la portualità italiana. Forse, avverte Romano Prodi, ex presidente del Consiglio e della commissione europea, studioso e saggista, docente conteso dalle università di tutto il mondo che fanno a gara per poterlo mettere a confronto con i loro studenti. L'ultima è un ateneo di Shanghai, la China Europe International Business School, che Prodi raggiungerà fra pochi giorni per un ciclo di lezioni. Ed è proprio alla Cina che il Professore guarda, spronando

L'Italia a battersi per una portualità veramente innovativa che sappia intercettare il flusso dei traffici che risale la corrente asiatica, entra a Suez e spesso non si ferma nel Mediterraneo o, quando lo fa, sceglie il porto greco del Pireo, che i cinesi hanno conquistato da qualche anno. «Una cosa da non crederci – spiega Prodi al telefono, in attesa di imbarcarsi per Francoforte – La conseguenza di scelte sbagliate o, per essere corretti, di non scelte». È dura l'analisi del Professore che proprio al tema della portualità dedica da anni le sue attenzioni. Da ministro, da presidente del Consiglio e leader della commissione europea, Prodi non ha mai mancato di sottolineare le incongruenze di un Paese che dovrebbe vivere di mare e di portualità e che invece sembra fare di tutto per perdere la sfida della blue economy. «La verità è che stiamo perdendola, questa partita. Forse l'abbiamo già persa, a meno di non imprimere una vera svolta, un cambio di rotta epocale, puntando su pochi porti di interesse nazionale, uno nel Tirreno e uno nell'Adriatico».

Ben altro che la ottusa visione "campanilistica" di tanti porti creata dalla egoistica illusione di "utilizzare" gli 8.000 km di coste del famoso "molo Italia" proteso nel Mediterraneo ! ...

Tobia Costagliola

COME UNA RIVISTA SCIENTIFICA RACCONTA **I SINISTRI MARITTIMI**

di Gaetano Mortola

Decio buongiorno, faccio due chiacchiere . Da FOCUS ,sinistri marittimi, del 28/04 sera. La motonave si chiama SIGMA , 10.000 T dwt , general cargo , 3 stive ,bandiera liberiana, costruzione 2005, equipaggio ucraino. Era all'ancora nella rada di Livorno (mese di maggio 2017) in attesa di ormeggio, ma si incattivò il libeccio e la nave andò a spiaggiarsi appena a Sud dell'entrata del porto, con la poppa a qualche decina di metri dalla battigia. Non ci furono né morti nè feriti. L'equipaggio rimase a bordo. Ma non posso fare a meno di fare qualche critica su come Focus ha descritto l'incidente.

La nave aveva in precedenza scaricato grano a Mestre ma, dal Port State Control Inspection fu fermata per cinque giorni causa 10 negligenze alla sicurezza tra cui una al motore principale. Eliminate le irregolarità ricevette il "clearance" per partire per Livorno. Il racconto di Focus dice che la colpa dell'incidente è da attribuirsi al tempo cattivo salvo eventuali responsabilità del Capitano che potranno scaturire allorquando sarà terminata l'investigazione. A tale proposito io penso che il comandante avrà certamente delle responsabilità. A prescindere dal fatto che per stare all'ancora con tempo cattivo si possono prendere dei provvedimenti, aumentare le lunghezze di catena, dare fondo l'altra ancora (finché si è in tempo) ,mantenere l'elica avanti a lento moto con il timoniere al governo (sempre con l'ancora a mare) . Operazione che riusciva bene con la propulsione a turbina perché con pochi giri si può governare per giorni , mentre un motore a lento moto si riscalda. Aumentare la zavorra, mantenere l'olio del motore caldo in Stand By, pronti a muovere, ma la cosa migliore è salpare per tempo , stare alla cappa o andare a ridosso di qualche isola. Cosa fece il comandante noi non lo sapremo mai. Con una nave scarica e poca zavorra a bordo non si sta alla fonda con forte cattivo tempo previsto dal bollettino. Forse il comandante non si fidava del motore oppure era nuovamente in avaria.

Oggi le previsioni meteo sono piuttosto precise ed un comandante non si deve lasciar sorprendere dal cattivo tempo a meno che non esistano circostanze particolari . Tuttavia la

storia della marineria e ricchissima di simili sinistri.

Focus , per descrivere il fatto ha intervistato un mucchio di gente , alcune autorità portuali ma anche la gente che osservava le operazioni dalla strada limitrofa. Hanno fatto soprattutto una grande pubblicità al porto di Livorno che è senza dubbio uno dei più trafficati in Italia. Ma il fondale nella zona ancoraggio non è uno dei migliori : tiene poco, e il libeccio la fa da padrone.

Sono stati superficiali nel descrivere le operazioni di recupero della nave, eseguita dai rimorchiatori per disincagliarla dalla spiaggia , adagiata su fondale soffice. Alla prima prova, con alta marea si ruppe il cavo alla seconda ci riuscirono. Naturalmente movimentarono anche la zavorra.

La nave fu spiaggiata senza riportare danni apparenti allo scafo . Da una ispezione interna non fu rilevato nessun crack nelle lamiere, quindi non ci fu inquinamento . Tuttavia non è stato riportato quanto combustibile ci fosse nelle cisterne, Diesel /Fuel, ed in quali cisterne e se dette cisterne furono preventivamente controllate calcolandone il quantitativo. Quando esiste il rischio di “pollution” sono dati importanti. Rimuovendola dal fondale non si sa mai cosa c’è sotto lo scafo.

Non è stato detto niente su quanta zavorra avesse a bordo ed in quali doppifondi.

Non è stato descritto come fu dato volta il lungo cavo del rimorchiatore, se sulle bitte di prua o direttamente ad una delle catene delle ancore.

Non è stato detto se aveva perso l’ancora o ambedue.

Non è stato detto se i sommozzatori hanno perlustrato il fondo attorno allo scafo per vedere se era libero da rocce.

Non è stato detto se i sommozzatori nel controllare lo scafo, a poppa soprattutto, hanno riscontrato danni al timone e all’elica. La nave spiaggiò con la prua in fuori.

L’ultimo commento. Focus , rivista tecnico scientifica, quando descrive i sinistri marittimi dovrebbe chiedere l’ausilio di qualche capitano esperto . Devono essere descritti tutti i particolari importanti perché sono visti anche dai marittimi , da gente competente nel campo, altrimenti fanno delle brutte figure.

Cordialissimi saluti

Capt. Gaetano Mortola

Master Mariner ,Senior Surveyor

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

COMMENTI LIBERI SU FATTI DI ATTUALITA'

TEMPO DI LIBRI: MIRACOLO A MILANO ?

“Dopo oltre 60 anni è avvenuto un altro ‘Miracolo a Milano’: gli editori e i lettori si sono trovati a Tempo di Libri, che è già una realtà nella vita culturale della città”, il commento degli organizzatori. “Di qui la volontà di impegnarsi ancora di più e fin da subito per la seconda edizione, che si svolgerà nella primavera 2018, sempre nei padiglioni di Fiera Milano Rho. Le date saranno comunicate entro fine maggio, coerentemente con i colloqui avuti con il Ministro Dario Franceschini e con la Sindaca di Torino Chiara Appendino”.

Numeri positivi anche per la prima edizione del MIRC – Milan International Rights Center (dal 19 al 21 aprile nel padiglione 1), con la presenza di oltre 500 partecipanti – 170 operatori

stranieri e più di 330 italiani – da 34 Paesi, e più di 6.500 appuntamenti.

Sul fronte dei media, dalla conferenza stampa di annuncio (il 5 ottobre 2016) fino ad oggi, ci sono stati più di 3.000 riscontri fra articoli cartacei e online, servizi radio e tv (tra i quali lo speciale di Rai 5 dedicato a Tempo di Libri e che è andato in onda il 23 aprile). Le 5 giornate della fiera sono state seguite in diretta da Tempo di Libri da 2.900 accreditati, tra press e media service.

Per Tempo di Libri ha lavorato una squadra di 102 persone.

Maurizio Costa, presidente FIEG, nel corso della Fiera dell'editoria di Rho, ha proposto una detrazione dei redditi delle spese per l'acquisto di libri e periodici per rilanciare la lettura di qualità, libri e carta stampata. Nel 2016 il 58 per cento degli italiani non ha letto neanche un libro e il 33,4 per cento “ fruitore “ abituale di quotidiani...

-

FACEBOOK divide, il MARE unisce

Le autostrade del mare sono state assimilate alla rete del web, Facebook, Twitter, ecc. , ma quando mai ? Fb divide , incanala, non ha nessuna responsabilità di quanto avviene nel pentolone .Il mare unisce la scia della nave. Tanto di cappello se uno usa i social per promuovere la propria attività professionale..., ma è un'altra cosa , lo dimostra la cronaca.

Vincenzo Onorato armatore libero e patriota

Abbiamo letto l'intervista a Vincenzo Onorato, armatore libero e patriota: “Il futuro dei marittimi italiani si chiama lavoro” fatta da Nicola Silenti il 28 aprile 2017 su www.destra.it

QUINDICI ANNI FA I MAGISTRATI SOSTENEVANO L'EMERGENZA E L'ALLARME GENERALE DEGLI INGRESSI CLANDESTINI

“Il Sole 24 Ore” del 12 gennaio 1999. Anno giudiziario - Nelle relazioni dei Pg delle 26 corti d'Appello i richiami all'emergenza degli ingressi clandestini.

Immigrazione, è “allarme generale” - Il Pg dell'Aquila ha evocato la mano di un "grande vecchio" planetario: “Appare fondata la tesi di chi sostiene che si tratti di una vera e propria invasione dell'Europa voluta e finanziata da centrali operative internazionali allo scopo di determinare col tempo l'ibridazione dei popoli e delle religioni, onde possano realizzarsi più facilmente e più compiutamente progetti di dominio universale”. - di Franco Abruzzo– Testo in <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23229>

Immigrazioni di massa e pilotate : dal 1 gennaio 2017 al 23 aprile in Spagna sono entrati 1.500 immigrato, nello stesso periodo l'Italia ha accolto 37.000 profughi...

Lettera di notizie sui mass media/direttore Franco Abruzzo (www.francoabruzzo.it).
dal Notiziario 29 aprile 2017 – da www.francoabruzzo.it

DIRITTO AL'OBLIO

29.4.2017 - DIRITTO ALL'OBLIO. "Il diritto cosiddetto 'all'oblio' si configura come un diritto alla cancellazione dei propri dati personali in forma rafforzata". - Guida all'applicazione del Regolamento europeo in materia di protezione dei dati personali. La

Guida (preparata dal Garante della privacy) intende offrire un panorama delle principali problematiche che imprese e soggetti pubblici dovranno tenere presenti in vista della piena applicazione del regolamento, prevista il 25 maggio 2018. - Testo in <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23224>

ITALIA, PRIMATO NELLA SCOPERTA DI NUOVE REAZIONI NUCLEARI

In un atto del Congresso degli Stati Uniti della primavera 2016, si legge che l'Italia ha un primato straordinario nel campo delle nuove reazioni nucleari, che in America chiamano Reazioni Nucleari a Lieve Energia, in inglese Low Energy Nuclear Reactions (LENR). Leggiamo quel passo della Commissione Forze Armate della Camera dei Rappresentanti (la Camera dei deputati Usa):

“La Commissione è al corrente dei recenti sviluppi positivi nell’evoluzione delle reazioni nucleari a lieve energia (LENR), che producono energia rinnovabile ultra-pulita e a basso costo, con forti implicazioni per la sicurezza nazionale. Per esempio, secondo la Defense Intelligence Agency (DIA), se le LENR dovessero funzionare, sarebbero ‘una tecnologia dirompente in grado di rivoluzionare la produzione e conservazione di energia’. La Commissione è inoltre a conoscenza di quanto scoperto dall’Agenzia per i Progetti di ricerca avanzata per la Difesa (DARPA), secondo cui altri Paesi, inclusi Cina e India, stanno portando avanti programmi di LENR, mentre il Giappone ha appena creato un fondo di investimento per promuovere questa tecnologia”.

Il documento prosegue così:

“La DIA ha inoltre accertato che Giappone e Italia sono leaders in questo settore, mentre Russia, Cina, Israele e India stanno stanziando ingenti risorse per lo sviluppo delle LENR. Al fine di meglio comprendere le implicazioni per la sicurezza nazionale di queste evoluzioni, si chiede al Segretario della Difesa di fornire alla presente Commissione per le Forze Armate della Camera dei Rappresentanti, il 22 settembre 2016, un rapporto sull’utilità militare dei recenti avanzamenti in materia di LENR”.

La Commissione chiede di conoscere anche “lo stato corrente della ricerca negli Stati Uniti” in questo settore e “in quale relazione essa sia con il lavoro effettuato in ambiti internazionali”. Così è stato affidato proprio al ministero della Difesa Usa il compito di conquistare il primato della ricerca in questo settore.

E l'Italia che oltreoceano è definita “leader” nella scoperta di queste nuove forme di energia?

(Estratto da Libero, articolo di Antonio Socci 2/4/17)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

NO AL "PENSIERO UNICO" IN MEDICINA! GARANTIRE LA LIBERTÀ DI CURA PER TUTTI

Il Parlamento Europeo (Risoluzione n. 75/97) e il Consiglio d'Europa (Risoluzione n. 1206/99) hanno chiesto di “assicurare ai cittadini la più ampia libertà di scelta terapeutica e il più alto livello di informazione sull’innocuità, qualità ed efficacia di tali medicine, invitando gli Stati membri a regolarizzare lo status delle Medicine complementari in modo da garantirne a pieno titolo l’inserimento nei Servizi sanitari nazionali”;

La Federazione Nazionale degli Ordini dei Medici (FNOMCeO) fin dal 2002 con le “Linee

Guida su Medicine e Pratiche Non Convenzionali”, e poi di nuovo nel 2009, ha riconosciuto “per il loro rilievo sociale” le Medicine Complementari e Non Convenzionali, che costituiscono “atto medico” secondo l’Art. 15 del Codice di Deontologia Medica;

In Europa circa 100 milioni di persone fanno uso di Medicine Complementari, e in base ai dati EURISPES 2017, in Italia dall’anno 2000 a oggi gli utilizzatori delle Medicine Complementari sono raddoppiati, passando da 6 a 12 milioni;

Gli studi su PubMed che dimostrano l’efficacia delle Medicine Tradizionali, Complementari e Non Convenzionali sono pubblicati in numero significativo, anche su riviste scientifiche a medio e alto impatto, tanto che anche la prestigiosa Cochrane Collaboration dedica un sito specifico a queste discipline;

L’India dal 2014 ha istituito il Ministero per le Medicine Tradizionali; l’UNESCO ha inserito sia l’Ayurveda sia lo Yoga nella lista del patrimonio immateriale dell’Umanità; il Governo Federale della Svizzera, 6 anni dopo l’approvazione dell’articolo Costituzionale sulla Medicina complementare, comunica che la sua attuazione è in corso a vari livelli;

Negli Stati Uniti – il cui Governo Federale ha istituito già nel 1992 il National Center for Complementary and Integrative Medicine - la crescita del numero di Scuole di Medicina che negli ultimi 10 anni offrono percorsi di studio sulle Medicine Complementari, è passato – secondo uno studio dell’University of Arizona Health Sciences - dal 68% al 95%.

FINE