

DL NEWS Economia, storia e attualità commentata **Foglio telematico a cura di Decio Lucano 29 agosto 2016**

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano e facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/briata_stefano_e_facebook.com/dlnews2008/)

Osservatorio adriatico

La via della seta passa da Venezia o da Trieste ?

E quanto influirà sulle infrastrutture portuali del Mar Ligure e Tirreno?

di Tobia Costagliola

Nel bel mezzo dell'estate si sono verificati alcuni fatti che ci hanno fatto rivedere la ormai radicata convinzione che, da noi, in questo periodo, si lavora poco.

Grazie al Decreto sulle riorganizzazioni delle Autorità Portuali, approvato il 28 luglio, si sono aperti i giochi per i nuovi "presidenti-manager" che dovranno governare la nuova Autorità di Sistema. Infatti, fino al prossimo 4 settembre, qualsiasi cittadino europeo avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dei trasporti e portuale, potrà candidarsi inviando il proprio curriculum al Ministero dei Trasporti e Infrastrutture. Il Ministro Delrio, valuterà i "curricula" per designare, d'intesa con le regioni interessate e sentite le Commissioni parlamentari, i dirigenti che guideranno i nostri principali porti.

Considerato che il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali risale soltanto al 21 gennaio 2016, può sembrare abbastanza ragionevole il tempo intercorso per arrivare al decreto del 28 luglio. Non sto a discutere o a criticare la validità delle decisioni prese. Verificheremo dai prossimi sviluppi e dall'esito degli inevitabili scontri o compromessi tra fazioni contrapposte, con quanta celerità si concluderà questo nuovo iter per poter finalmente iniziare, in termini concreti, a risolvere gli annosi problemi che affliggono la portualità italiana.

La via della seta e il protagonismo espansionistico cinese

Qualcuno ci spiega se la "Via della Seta" passa da Venezia o da Trieste ?

A Venezia il presidente Costa, sostenitore del porto Off-Shore, è convinto che Venezia diventerebbe il naturale punto di arrivo dell'ambizioso progetto cinese chiamato "Via della Seta del XXI secolo". A tal uopo, sin dallo scorso anno, l'Autorità Portuale di Venezia ha firmato un accordo con il presidente del porto di Nigbo che dovrebbe consentire, entro il 2030, di incrementare dagli attuali 500.000 container a 1 o 2 milioni e mezzo solo a Venezia e a 6 milioni in tutto l'Adriatico. L'unico nodo da

sciogliere è la realizzazione dell' Off-Shore di Venezia.

Ed ecco che in data 8 agosto 2016 una lettera del Ministro Delrio al CIPE chiede l'approvazione del progetto preliminare Voops (Venice off-shore on-shore port system) e l'autorizzazione ad avviare i lavori del primo lotto (fase 1) e la progettazione definitiva. L'approvazione del progetto dovrebbe consentire la ricerca dei finanziamenti privati che dovrebbero arrivare dalla Cina. Lo stato italiano finanzierebbe soltanto 948 milioni su circa due miliardi di euro. Allo stesso tempo anche il porto di Trieste, nella recente missione a Shanghai dell'Autorità Portuale, in occasione della "fiera" "Transport Logistic China", ha scoperto di trovarsi sulla "Via della Seta". Gli esperti di Shanghai hanno manifestato chiaramente tutto il loro interesse ad investire a Trieste... Ormai il termine "Via della Seta" è diventato, almeno in Italia, uno "slogan" il cui uso ed abuso evidenzia egoismi, campanilismi e spietata concorrenza tra porti di aree limitrofe come Trieste e Venezia. Abbiamo già riportato precedentemente i pareri pro e contro l'Off-Shore di Venezia. Se si farà e mentre si farà (basteranno 20 anni?) con i comportamenti che ci contraddistinguono (vedi Mose), i porti del Nord Europa, saranno ben oltre quelle posizioni di traffico e di efficienza che noi non siamo mai stati in grado di raggiungere...

Ma non è neanche questo il nocciolo della questione. Ne scrive il giornalista Angelo Scorza su Ship2shore dell'8 agosto 2016 in un articolo dal titolo : Quest'estate moriremo Cinesi ?

Scorza prende lo spunto dalle velleità veneziane di "ritornare" sulla via della seta per citare un saggio del prof. Antonio Selvatici che indaga i rapporti tra la "Nuova Via della Seta" ed il MES .

< Con la sua consueta meticolosità, dati numerici e prospetti di scenari futuri alla mano, Selvatici ripercorre tutte le tappe della escalation economica cinese nel territorio e finanza europea e gli scenari attesi. [...]Tra l'altro, particolare attenzione viene data alle possibili conseguenze economiche sociali italiane se venisse avallata la costruzione di un porto off-shore a Venezia, punto finale del macro progetto governativo cinese chiamato " Via della Seta del XXI Secolo". Notoriamente, la Cina ha un potere numerico e di liquidità finanziaria senza pari, dunque l'Europa sarà messa sotto ulteriore pressione e dovrà trovare nel proprio intimo la forza di saper rifiutare la pioggia di renminbi (cambiati in dollari e euro) sparati dall'Estremo Oriente senza tregua al fine di ottenere un rapido processo di occidentalizzazione. Moriremo cinesi ? Illustra dunque le nuove rotte commerciali di Pechino, pronta a realizzare il "One belt, One Road", ambizioso progetto infrastrutturale, commerciale e strategico attraverso 65 paesi che totalizzano il 55% del PIL mondiale, il 70% della popolazione e il 75% delle riserve energetiche.

La "Nuova Via della seta" che collegherà la Cina all'Europa creando il più grandioso ponte tra Oriente e occidente è un grande obiettivo per realizzare il quale la Cina ha stanziato 1,4 trilioni di dollari da investire nei prossimi decenni (di cui 40 miliardi già raccolti).

L'Italia è fortemente coinvolta in questo progetto, anche se pochi lo sanno e meno ancora ne parlano. La destinazione della tratta marittima finale sarà Venezia se sarà realizzato il tanto sbandierato (dall'attuale Port Authority) terminal container in laguna[...]

L'articolo continua evidenziando come Pechino faccia pressioni su Bruxelles perché le venga rilasciato lo status di economia di Mercato/MES, sebbene la sua sia un'economia assistita e, in conclusione, viene evidenziato anche come il Partito Comunista cinese

riesce a governare il paese con l'economia, un'economia tutt'altro che di mercato...

Trieste e Monfalcone. Via al porto unico.

I traghetti della Minoan (Grimaldi) lasciano Trieste e fanno rotta su Monfalcone.

La notizia è circolata nella prima settimana di agosto. L'ormeggio n.57 ubicato alla radice del molo VII di Trieste, attualmente utilizzato anche per le navi traghetto ro-pax, sarà, tra breve, sottoposto ai lavori di ampliamento da circa 200 milioni di euro per il potenziamento del traffico container. Il vicino scalo di Monfalcone, accorpato a Trieste insieme a Porto Nogaro, sarà, da fine anno, il nuovo ormeggio delle navi della linea "Minoan". Un piccolo dettaglio : bisognerà vedere in quanto tempo Monfalcone sarà in grado di eseguire il necessario dragaggio, la creazione di una piccola stazione marittima e l'adeguamento della banchina a questo nuovo lavoro. Nessuno ha pensato che "Minoan/Grimaldi" potrebbe anche sentirsi "infastidito" da questa decisione e, a sua volta, potrebbe decidere di andarsene a Venezia... Speriamo che ciò non avvenga e che il nuovo sistema di Autorità Portuale riesca ad attuare ottimamente questa innovazione che verrebbe gestita tutta "in casa propria".

Porto di Ravenna, strategico, tra dragaggio e nomina del Presidente

Come è noto, l'Autorità Portuale è commissariata, ormai dal 7 marzo di quest'anno, dal Contrammiraglio Giuseppe Meli. Tutti gli operatori attendono con ansia la nomina del nuovo dirigente. Nel frattempo si attende anche che si risolva finalmente l'annoso problema del dragaggio dei fondali.

Notizie sul traffico passeggeri e merci (dalla A.P.):

Nei primi sei mesi di quest'anno il traffico crocieristico è stato di 17mila passeggeri (-11,2%)

Nel solo secondo trimestre del 2016 il porto ravennate ha movimentato un totale di quasi 6,8 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,2% rispetto a 6,5 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno dello scorso anno. Le merci varie sono ammontate a 2,5 milioni di tonnellate (-9,8%), di cui 698mila tonnellate di merci containerizzate (+6,5%), 474mila tonnellate di rotabili (+24,0%) e 1,4 milioni di tonnellate di altre merci varie (-23,1%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 1,2 milioni di tonnellate (-9,8%) e le rinfuse secche a 3,0 milioni di tonnellate (+6,5%).

Un commento sul porto turistico "Marinara".

Considerazioni strettamente personali.

Nelle varie "passeggiate" effettuate in loco durante l'estate ho notato una presenza media di circa 800/850 barche su una capienza dichiarata di 1074 posti barca. Il flusso in entrata ed uscita, tranne le giornate di "punta" mi è sembrato molto modesto. Una immagine è rimasta impressa nella mia mente: il porto trasformato in un grande "solarium" con tanta gente sdraiata in coperta e per nulla intenzionata ad uscire in mare... Altra immagine (sinceramente non so quanto possa essere significativa) :

l'andirivieni sui moli di persone con le buste della spesa... Per quanto riguarda la zona dei servizi (piazzette, passeggiate, negozi, bar e ristoranti) riporterò quanto ho involontariamente ascoltato più volte da visitatori di passaggio che, parlando al telefonino con parenti o amici in altre località, commentavano : ”...veramente squallido!”. Certamente non è piacevole neanche per me che sono solo ravennate di adozione, ascoltare questi commenti che, purtroppo, corrispondono ad una ineluttabile realtà . Molto probabilmente lo squallore di cui si parla sarà dovuto alla mancanza di ”vita”, al numero di esercizi non operativi alcuni dei quali non hanno mai aperto, alla carenza di quella folla che caratterizza, almeno d’estate le marine d’Italia. Mi sono anche informato temendo di essere capitato in quel luogo in alcuni giorni “sfigati” ma mi hanno riferito che, durante il mese di agosto, in alcuni giorni , c’è stato, forse, “ un po’ di movimento”...

Tobia Costagliola

Legacoop mette le mani avanti sulla ex area della Fiera di Genova, ma il Salone Nautico il 19 settembre si annuncia “ affollato “

Dal Blueprint di Renzo Piano donato alla città come “apporto libero e gratuito per il futuro urbanistico , portuale, industriale e sociale di Genova” presentato dal Comune, Spim (società finanziaria immobiliare comunale) e Regione il 29 luglio , la Lega delle Cooperative (Liguria e nazionale) si è fatta avanti lanciando un concorso di idee per recuperare l'area dell'ex Fiera Internazionale di Genova che è parte integrante del Blueprint. Ma nel comunicato ufficiale del Comune che spiega i termini del concorso cui possono partecipare tutti , non v'è traccia di cooperative (come la Legacoop che ha “urbanizzato “ tutta la città) . Prendiamo atto purtroppo che la Fiera è considerata, tranne il Padiglione progettato da Jean Nouvel costosissimo, ancora da pagare, e causa della messa in liquidazione della Fiera, oltre al disinteresse e alla mancanza di progetti dei suoi ultimi dirigenti, una “ ex area “. E quindi a che pro i Saloni Nautici ? (DL)

UOMINI E NAVI

L'inspiegabile silenzio sulla sorte dei marittimi, naufraghi nella burocrazia killer che ipotoca il loro futuro sul mare

Quando un galantuomo come il comandante Giovanni Lettich, presidente nazionale del Collegio nazionale capitani lc e dm, scrive nel suo editoriale di Vita e Mare di luglio-agosto, (51 anni, l'unico giornale della gente di mare) “ La guerra neanche tanto “ fredda “ a cui abbiamo insistito impotenti negli ultimi mesi , inscenata principlamente da due primarie compagnie do navigazione nazionali su un piccoo

dettaglio che va cambiato nella legge italiana riguardante il Registro internazionale e tutto il seguito mediatico ossequioso a cui ci siamo assuefatti, ha avuto forse il merito di confondere le idee su una questione molto più importante. Una problematica che rischia di spazzare nell'indifferenza generale migliaia di lavoratori. Si tratta delle difficoltà riguardando l'implementazione di Manila 2010 nel nostro paese: i marittimi corrono il pericolo di perdere il lavoro, se non riusciranno a rinnovare in tempo i certificati professionali . Ma questa non dovrebbe essere anche la principale problematica dei nostri armatori e dei nostri sindacati ?... “ .

A cinque mesi dalla scadenza delle attuali certificazioni professionali , la gente di mare si dibatte in una palude burocratica. D'accordo sulla “ educazione permanente “ , un tempo vaticinata come soluzione professionale indispensabile, ma I protagonisti della Marina mercantile , Enrico Maria Puija e Stefania Moltoni , dirigenti del MIT, sono i soli a rappresentare e coordinare la materia nel disinteresse delle istituzioni, dei media (non sempre bene informati o disinteressati) , in una congerie pubblica e privata di accademie, centri, moduli che si moltiplicano lungo le coste della penisola. E i naviganti sono sempre più soli e discriminati . Quelli italiani ovviamente, perchè i marittimi di mezzo mondo hanno dalla loro parte i governi che pensano a rendere efficaci i certificati in loro possesso , effettivi o fasulli non importa . E questa è storia. (DL)

UOMINI E PORTI

Vi consigliamo, se volete aprire gli occhi su una materia che obbliga a fare un excursus storico per capire la riforma dei porti , i libri L'altro fronte del porto di Camillo Arcuri , Mursia, 2009, e L'arte dei Barcaioi a Genova (dal sec. XV al sec. IX) di Dario Dondero , graphos, 1996. La riforma della portualità procede , ma accorpamenti e nomine delle autorità subiranno ritardi come era prevedibile quando ci sono di mezzo interessi e politiche innervate nella roccia delle banchine. Aspettiamo ancora un po' con pazienza, mentre i contendenti si stanno schierando , inviando i loro curriculum via email a Delrio. Intanto registriamo a Genova la decadenza del porto nonostante l'arrivo delle megaportacontainer perchè è tutto da cominciare o da terminare , come lo ha lasciato il superconsulente del MIT , Merlo. Dal Porto Antico, diventato un bazar salvo l'Acquario, i pezzi storici dei moli antichi che il sen. Piano ha abolito nel suo progetto dei “ tre bigli e un palo “ e che ora sono nella discarica di Scarpino, le riparazioni navali che, se si faranno o meno, prevedono la fine del complesso fieristico genovese, la mancata elettrificazione delle banchine per evitare le emissioni dei fumaioli nel centro città , a parte quelli che arrivano col pennacchio e sono impuniti, il completamento degli scali della Fincantieri, le concessioni, il demanio, la diga e ...Se questo é “ parlare da gufi “ , allora viva i gufi che guardano lontano.(DL)

Il “ porto “ non é soltanto approdo per la gente di mare...

Visto che le DLNEWS trattano principalmente di mare, in proposito vorrei dire che...-Il Porto- non è soltanto 'approdo' per la gente di mare o per quanti, stanchi del loro peregrinare, tra alternanze di giorni tempestosi e tranquilli, dirigono la loro prua fino a fermarsi ; sponda provvisoria per chi, a volte, non ha nemmeno il tempo di viverlo perchè oberato da impegni che lo portano lontano; attracco di scafi frettolosi e superbi che, a malapena riescono a gettare le ancore prima di voltargli nuovamente le spalle, silenzioso abbraccio di moli battuti da calpestii, spesso sofferti; ristoro dopo perigliosa navigazione; accoglienza per chi spera in un futuro migliore; culla per legni che trovano riparo da Nettuno quando infuria, corrodendo le bitte scivolose di catrame lungo la banchina ;custode di barche ormai in disuso...E, quando a notte calano le luci, resta soltanto lo sciabordio dell'onda sotto quei legni rosi a ricordare, in un'atmosfera senza voci, che ciascuno di essi, pur se inoperoso, vanta un suo intenso passato e una sua storia.

Anna Bartiromo

UOMINI E RICERCHE

Un accordo tra Authority e Atenei è stato siglato a Salerno tra l'autorità Portuale di Salerno , il Dipartimento di studi aziendali e quantitativi (Disaq) dell'Università Parthenope di Napoli, il Centro italiano di eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.) dell' Università di Genova e il consorzio MAR.TE Sea-Land Logistic. L'accordo é finalizzato allo sviluppo comune di attività di ricerca scientifica e innovazione nella portualità e la logistica integrata mare-terra, come riferisce il Bollettino Avvisatore Marittimo del 24 agosto, entrando nei dettagli della notizia. Ci fa molto piacere che in Italia, “patria del diritto e dell'organizzazione” (in senso lato) nascano queste iniziative e segnaliamo anche l'Università di Trento, Dipartimento di Ingegneria industriale che oltre a occuparsi di tecnologie avanzate dell'ingegneria dei materiali, meccanica intelligente, elettronica per l'industria e di ricerca operativa, è proiettata nell'orientamento del mondo del lavoro , favorendo una collaborazione stretta con il mondo dell'industria ai fini anche di trasferire saperi e tecnologie tra i giovani dell'università e l'industria. Interessante DII News , rivista di informazioni del dipartimento. (DL)

UOMINI E AMBIENTE

La Nasa riferisce che il buco dell'ozono si sta riducendo. E' una buona notizia che rimette in equilibrio le notizie dello scioglimento dei ghiacci e del global warming. A questo proposito , siccome ragioniamo, leggiamo la Storia, abbiamo anche una età discreta , dubitiamo delle statistiche tarocche dei panel e degli ambientalisti , vi consigliamo due libretti, si fa per dire solo per il formato, del professor Franco Battaglia dai titoli L'ecologia che inquina l'economia , contro il fondamentalismo ambientalista, e Mezze stagioni Mezze verità, contro il falso mito del riscaldamento globale. Sono stati editati dalla casa editrice de Il Giornale nel 2016 e sono dei

pamphlet che parlano con i numeri , con le prove, con la storia e con la scienza.
Non vorrei, l'ho già scritto, sopravvivere alla diffusione “ nostrana e corrotta “ delle pale eoliche e dei pannelli fotovoltaici. (DL)

UOMINI E FUTURO

TTIP , guerre di interessi, la sudditanza tecnologica

di Flavio Scopinich

Caro Decio, ho appena letto il 22 DL NEWS 2016 dove il contenuto di 2 articoli: “*Guerre di religione e guerre di interessi: facce della stessa medaglia*” ed “*TTIP E PIANO MARSHALL: ANALOGIE STORICHE*” mi trovano rispettivamente: discordi e concordi.

Nel primo, “*Guerre di religione e guerre di interessi: facce della stessa medaglia*”

Si evince una parte storica, che vede le popolazioni dell’Africa premere per conquistare l’Europa, mentre ci si dimentica di un periodo storico passato, dove i flussi emigratori erano opposti ovvero dall’Europa verso l’Africa (vedi lettura “Il Mare Chiuso” di R.Carlotto qui allegata).

Considerando che in un prossimo futuro l’Europa scoppierà, non potendo essere più in grado di nutrire ed alloggiare una massa enorme di persone; non sarà difficile prevedere una nuova ondata colonialista da parte degli Europei, di conquista del territorio Africano; dove parte delle popolazioni Europee, bisognose di spazi e di acqua per potere vivere (attualmente il 75% delle riserve idriche mondiali sono in mano alla Russia), troveranno attraenti, i liberi spazi africani.

Quindi, con una Europa iper-occupata, l’attrattiva di coltivare ed occupare gli enormi spazi liberi del Continente Africano, diventerà sempre meno una attrazione, e sempre più una necessità; quanto manca a questa inversione dei flussi migratori non lo so, ma la conclusione di questa semplice analisi, lascia poco spazio ad ipotesi diverse a lungo termine, a meno che sane ed illuminate politiche internazionali, riescano ad evitare questa situazione senza sbocco di uscita.

Caro Flavio, dalle tue esperienze internazionali hai tratto convinzioni pragmatiche che sono accettabili in una discussione di largo respiro. Con la storia ci andrei piano e potremmo citare altri libri (anche sul Mediterraneo) che, documenti alla mano, nel corso dei secoli (o millenni) dimostrano come dall'America all'Asia all'Africa, i grandi flussi migratori della nostra terra non hanno nulla da spartire con il “colonialismo occidentale” generalmente confuso con il capitalismo. Sul supplemento La lettura del Corsera 21 agosto, nel dibattito su globalizzazione e capitalismo una grande studiosa ungherese , Agnes Heller , esamina lo scenario internazionale in modo aristotelico.

Vittorio G. Rossi direbbe che “ i filosofi non portano pesi “, ma a parte quelli contemporanei, facciamo un'eccezione. Ti cito solo un passo: “ Anche se si potessero

enumerare le cause sufficienti di un evento storico, cosa peraltro impossibile, l'evento rimarrebbe ancora contingente e del tutto non-compreso. Aristotele diceva che uno ha bisogno di conoscere la causa finale e la causa formale, vale a dire l'essenza e la funzione di qualcosa, al fine di spiegare o di capire". Insomma non è così semplice liquidare la storia. Quanto mi manca Vittorio G. Rossi... (DL)

“TTIP E PIANO MARSHALL: ANALOGIE STORICHE”

di Flavio Scopinich

Non occorre essere un indovino, per capire che quello che asseriva il pilota Canadese, che riferendosi al PIANO MARSHALL, confermava che l'adottare (perché' prestatato, oppure ceduto a prezzo di favore), un prodotto non Europeo, vincola l'utilizzatore ad una continua sudditanza (sia tecnica che economica) nei confronti di chi ha fornito il prodotto iniziale.

Una sudditanza economica dovuta come minimo al continuo acquisto di pezzi di ricambio, pezzi che costano generalmente il 100% in più di quanto costano rispetto al pezzo originale installato sul manufatto all'origine. Tempo fa una rivista automobilistica, aveva calcolato che costruire un'auto, utilizzando solamente i suoi pezzi di ricambio, conduceva ad un costo finale triplo rispetto al costo iniziale a cui era venduta l'auto stessa.

Una sudditanza tecnica, in quanto non essendo gli utilizzatori europei anche i produttori del manufatto, gli Europei non potranno essere nelle condizioni di migliorarlo, e dovranno sempre accontentarsi di avere un prodotto con prestazioni inferiori rispetto a quello (ultima serie), prodotto fuori Europa; riducendo di fatto le prestazioni globali della filiera del prodotto made in Europa.

Forse quanto esposto sopra, è una visione un po' pessimistica, ma chi non si rende "libero" ed affranca dalle imposizioni esterne (sia tecnologiche che economiche), rischierà sempre di essere un suddito di un regno altrui; e nel peggiore dei casi, uno "schiavo".

La sudditanza tecnologica

Iso, creativi, innovazione sotto processo

In merito alla sudditanza tecnologica, mi voglio spiegare meglio.

Se io devo lavorare e/o fare della produzione utilizzando macchinari di penultima serie, i costi della mia produzione, risulteranno più elevati rispetto a quello che potrei fare se avessi i macchinari di ultima generazione, che sono certamente più performanti. Da qui, sono evidentemente penalizzato da un gap (a me svantaggioso), nei confronti del mercato internazionale, gap che mi penalizza o come minimo, riduce i miei margini di guadagno se volessi vendere i miei manufatti a prezzi concorrenziali, rispetto a chi dispone dei macchinari di ultima generazione.

Poi è chiaro che l'ingegno europeo (e soprattutto quello Italiano), ha un passo ed una prestanza superiori rispetto a chi vive di procedure e regolamenti; purtroppo in Europa, ci stiamo facendo imbrigliare dai regolamenti e dalle procedure, che sono

male utilizzate; vorrei spiegarmi meglio.

Nelle intenzioni della ISO, la procedura è una documentazione scritta che descrive come certe operazioni devono essere o verranno eseguite.

Purtroppo, con l'avvento della informatizzazione spinta, e per una ovvia motivazione al risparmio di ridurre i costi per generare procedure nuove, succede che le procedure anziché essere emesse ad HOC, per ogni nuovo lavoro (seguendo la moda suicida del "Copia ed Incolla"), avviene esattamente l'opposto; ovvero, si fa il lavoro utilizzando quale riferimento, una procedura già scritta per un lavoro simile e precedente, per cui la "fantasia e l'innovazione" vanno a farsi a benedire ed in mancanza di innovazione, il gap tecnologico aumenta, dato che innovare e migliorare, richiederebbe: un maggiore tempo, più soldi ed una intensa applicazione sul lavoro nuovo da eseguire.

Oggi giorno vanno di moda i "Creativi", una sottospecie di persone parassite, che se la raccontano fra di loro ma sono tutti uguali (quasi fatti con lo stampino); persone che copiano il passato e te lo spacciano per nuovo. Vuoi un esempio?? La nuova coupé della PEUGEOT RCZ, ha sbandierato la innovativa forma del tetto con le "gobbe"; peccato che nel 1956 (solo 60 anni fa), un certo signor ZAGATO aveva disegnato e messo in produzione una Appia Coupe chiamato "Cammello", perché' caratterizzato dalle gobbe sul tetto. (Vedi foto comparative qui sotto)

Come vedi, nulla di nuovo sotto il sole, le idee in casa Europa, ci sarebbero, ma secondo me manca alle persone ed istituzioni, il "coraggio" di rischiare; dato che oggi giorno, per "SAFETY" deve essere tutto previsto e programmato; programmato in modo da avere lavori a "Rischio Zero" (se non quasi), ovviamente con queste attitudini, molte azioni non partono e conseguentemente, si rimane fermi al palo.

Con queste premesse, gente come: COLOMBO, MAGELLANO e compagnia cantante; non sarebbero mai usciti dai porti con le loro navi, ma sarebbero stati nelle taverne a raccontarsela tra di loro, tenendo magari un tipo di discorso (attuale), tipo: "Sarebbe opportuno, prendere in considerazione, la eventuale decisione di valutare una azione esplorativa, quale ad esempio solcare il mare, alla più favorevole occasione, purché' con mare e tempo garantito" (Di fatto, una bella frase, che porta a nulla di concreto).

In merito al flusso emigratorio dall'Europa all'Africa, nel passato, era principalmente dovuto alla insicurezza in Europa, a fronte di una situazione più florida, che si poteva registrare nelle sponde meridionali del Mediterraneo, adesso potrebbe abbinarsi anche la necessita di trovare spazi adatti per alloggiare ed alimentare, una popolazione sempre più numerosa.

Scusa lo sfogo di sopra, ma sono ancora della vecchia generazione, quella che amava (ed apprezza tutt'ora), il rischio.

Flavio Scopinich

Marcantonio Bragadin e la storia dimenticata

E tanto solo per chiarire meglio il mio pensiero a proposito delle "alleanze pericolose", (poichè, a quanto pare, alcuni avvenimenti storici vengono ricordati, altri, non si sa bene perchè, dimenticati), vorrei qui menzionare il sacrificio ed il martirio di uno dei capi tra i più valorosi

della grande Venezia ma inspiegabilmente dimenticato dalle pagine della storia, (almeno di quella corrente), Marcantonio Bragadin,-Comandante della fortezza di Famagosta in Cipro, al servizio dei veneziani durante la battaglia contro i Turchi o gli Ottomani che dir si vogliono, viene fatto prigioniero e trattenuto dalle guardie ottomane, quindi sottoposto a tortura per giorni e giorni fino alla morte avvenuta per "spellamento", da vivo, sotto gli occhi del compiaciuto loro capo Mustafà Lala Pascià esultante per essere così riuscito a soddisfare i dettami del proprio -credo-Non mi dilungo nei dettagli dei metodi di tortura che gli riservarono perchè io stessa non reggerei in tale descrizione.

Marcantonio Bragadin (o Antonino come più amichevolmente lo chiamavano i Veneziani), muore a Capo Greco il 17 Agosto 1571 tra atroci spasmi pur di non tradire la sua Venezia.Per ulteriori dettagli al riguardo rimando i lettori più esigenti ad un approfondimento personale nei testi-di storia.Posso solo dire che tale martirio viene anche paragonato scientemente a quello di Gano di Maganza. Orbene, quanto a comportamento, facendo un paragone ad oggi, mi riferisco ai recenti eventi in Turchia, dobbiamo ipotizzare solo un'affinità storica col passato o paventare una possibile, analoga realtà politica attuale?

Anna Bartiromo

Riflessioni sul recupero del peschereccio e dei morti nello stretto di Sicilia

Decio buonasera, oggi mi sono sentito al telefono con un collega che sta a Roma. Abbiamo parlato di quello che il governo ha speso per il recupero del relitto dei migranti affondato nello stretto di Sicilia il 18 aprile 2015 : 400 milioni di euro!

Il mio collega, quando era militare, partecipò (molti molti anni fa) al censimento dei relitti italiani della seconda guerra mondiale. Navi di tutti i generi, sottomarini, perfino un grosso incrociatore , migliaia di marittimi colati a picco dentro le navi : un cimitero. Naturalmente questa ricerca (navi da guerra in giro per mesi per tutto il Nord Africa) costò un piccolo patrimonio. Pareva che il governo volesse recuperare alcuni di questi relitti con il loro carico di morte dentro lo scafo. Non se ne fece niente perché costava troppo. Oggi hanno speso tutto quel denaro per un peschereccio pieno di poveri morti, ma non era più dignitoso lasciarlo nella tomba marina ?

Capt.Gaetano Mortola _____ Master Mariner - Senior Surveyor

Sulla Rivista Marittima di giugno 2016 (che Dio ce la mantenga di carta e di costa, sempre utile , interessante e aggiornata) viene riportata una nota che riguarda le operazioni di recupero del peschereccio coordinate dalla Marina Militare (tra gli altri gli immancabili Vigili del Fuoco) iniziate il 27 aprile di quest'anno su indicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Oltre agli uomini di Comsubin e le unità della Marina, l'operazione di sollevamento del relitto era stata affidata alla Multipurpose

Platform Supply Vessel "Ievoli Ivory". Il relitto si trovava a 370 metri di profondità ed è stato trainato nel porto di Augusta a metà luglio dove uno staff di medici legali con l'ausilio dell'Università e di altre unità specializzate è stato attivato per il riconoscimento dei corpi il dna e tutte le indicazioni possibili richieste per questa pietosa circostanza . Come sia andata a finire , dove sono stati sepolti, quanti rimpatriati (in Senegal ?) non è stato reso noto nei dettagli ripeto impietosi. Ricordo il grande Enzo Maiorca, che nel suo ultimo libro L'ultima emersione va alla ricerca di un sommergibile affondato con tutto il suo equipaggio davanti a Siracusa . Quando lo ha trovato , ha lasciato che questa bara di acciaio rimanesse per sempre nei fondali di quel mare, che con la seconda guerra ha fatto centinaia di relitti e migliaia di morti , rimasti per sempre negli abissi. Molti marinai preferiscono il mare per la loro tomba . Di recente , un anno fa, morì un capitano di macchina di 36 anni per una leucemia , le sue ceneri per sua volontà vennero disperse in mare . Io ho sempre dubitato della buona fede e della salute mentale di chi va a cercare relitti (il Titanic insegna, la corazzata Roma pure) di navi che custodiscono marinai morti , una necrofilia che con i mezzi attuali compresi i robot è diventata una specie di lugubre sport subacqueo. La giornalista Donatella Bianchi ha persino ricevuto un premio per un suo servizio sul relitto della corazzata Roma . (DL)

I nostri Nautici, duecento anni ma non li dimostrano

1816-2016, Bicentenario dell'Istruzione Nautica Statale della Marina Mercantile sarà festeggiato in tutta Italia, ma particolarmente a Genova, l'Istituto Trasporti e Logistica Nautico San Giorgio e Nautico Colombo di Camogli , con il supporto dell'Associazione ex allievi e docenti e il collegio nazionale capitani stanno organizzando una serie di eventi per festeggiare questa ricorrenza oggi particolarmente sentita . Sabato 15 ottobre alle ore 10.00 a Palazzo San giorgio a Genova durante la consegna del tradizionale Premio San Giorgio, che ha raggiunto quasi mezzo secolo , sarà ufficializzato l'avvio delle celebrazioni che si concluderanno nella sede dell'Istituto in Calata Darsena con interventi , documenti, libri e l'annullo postale per ricordare l'avvenimento. Storia, professionalità e atti di eroismo in mare da ex allievi verranno celebrati con il patrocinio delle istituzioni pubbliche e private.

A proposito di futuro...

Carissimo Decio, non so se dettato da un profondo spirito di 'sana diplomazia' o da una sufficiente fiducia nell'how the things might go tu veda il futuro nebuloso. Sì, perchè, alla luce di quanto sta accadendo, diciamo che io lo vedo nero e non certo per puro pessimismo piuttosto perchè tra l'idea di un'amicizia (si fa per dire) più stretta con la Turchia, dove

il buon e (saggio?) Signor Erdogan, ovviamente solo per prudenza, sta imprigionando un numero esponenziale di persone in quanto di idee diverse dalle sue, sottraendo alle scuole migliaia di docenti di cui, come per gli altri, non sapremo la fine, istituendo a tappeto la pena di morte .

Chissà, magari ATTILA, NERONE, IVAN IL TERRIBILE E LO STESSO HITLER impallidirebbero al confronto e RICCARDO TERZO sarebbe solo un pivello , Usurpando Erdogan spudoratamente ciò che resta della popolazione, della cultura e dell'informazione, l'ISIS che impazza furioso per la sua folle sete di potere facendo stragi a destra e a manca non solo di uomini ma anche di importanti testimonianze storiche ecc. ecc. Non riesco proprio a vedere nuvole anzi ti dirò che dovremmo fabbricarcele finte o cercarcele con il lanternino. Bisognerebbe riflettere di più su quanto sta accadendo in modo da non favorire alleanze pericolose da cui sarebbe difficilissimo tornare indietro per i motivi che la stessa Storia ci insegna ma , ci ritornerò su in un altro momento.- E, ricordate il proverbio- Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio! Arrivederci.

Anna Bartiromo

Anna ha scritto la lettera meditata prima del terremoto del 24 agosto . Forse avrebbe aggiunto altre riflessioni , aspettiamo che le elabori per il prossimo Foglio. Mi dispiace per i giovani di oggi , ma concordo con Giovanni Sartori; stiamo facendo la Corsa verso il nulla, Mondadori, e con Albert Caraco nel suo Breviario del caos, Adelphi, “ “ E' ormai sparito l'ottimismo che per quattro secoli fu il retaggio di tanti europei, la Fatalità ritorna nella Storia, e ad un tratto noi ci chiediamo dove siamo diretti...” (DL)

La voce di un vecchio amico

Caro Decio, é piacevole sentirti. È' la voce di un vecchio amico?

È' la voce di un vecchio filosofo di vita? Forse di tutti e due..

Non ho ancora letto il tuo foglio telematico.

Io, ora, faccio solo il ... a ... È' un posto tranquillo, c'è' il posteggio , incredibile!

Cosa faccio per vivere, se possibile, al meglio? Cerco di ragionare...e mi crogiolo tra campi e ragionamento finché' ci riesco. G.T.

Caro amico, i tuoi campi non sono friabili come quelli che attraversiamo tutti i giorni della nostra esistenza, e tu sei come un albero fiero e saggio che impreziosisce la mia vita.

LIBRI

In contatto con il mistero

In contatto con il mistero , testimonianze sincere di un cristiano particolare,

edizioni Segno, € 24 , di **Enrico Calzolari** .

Il professor Calzolari, di cui abbiamo ospitato del nostro Foglio interessanti e profonde testimonianze storiche e religiose dei paesi del Golfo, un territorio di inesauribili risorse industriali, artistiche, paesaggistiche di cui ha curato pregevoli volumi, é nato a Lerici e residente a La Spezia. Enrico Calzolari si diploma all' Istituto Nautico della Spezia – sezione Capitani, consegue la Laurea in Economia e Commercio all' Università di Pisa e frequenta il Corso di Ufficiale di Porto - Accademia Navale di Livorno.

Uomo di mare e uomo di lettere ed economia , naviga su navi petroliere e carboniere navi passeggeri (ufficiale commissario sulla T/N Leonardo da Vinci, canto del cigno dei transatlantici) , Ufficiale di Porto del Complemento ,Agente di assicurazioni Docente in istituti professionali alberghieri . Questa breve presentazione per giustificare la presentazione di un libro autobiografico, In contatto con il mistero, che contiene scritti di svariate discipline sociali, ambientali, religiose ,navali, politiche, esoteriche,semiologia, glottologia, episodi militari, che da Lerici alla costa del Golfo dei Poeti rappresentano una straordinaria raccolta di storia vissuta , documentazione , immagini, realtà che superano la fantasia . Con una mente così poliedrica, l'autore ci trascina con la tecnica dei flashes back diluendo , tranne la avvincente avventura imprenditoriale dei Bibolini, in brevi richiami/ricordi la trama di un territorio ricco di vicende ancestrali e sempre agli onori della cronaca come è nello spirito delle sue genti. Facciamo un breve cenno del who's who di Calzolari tratto dal suo sito che merita essere visitato per la ricchezza di argomenti: www.enricocalzolari.it

Pioniere in Liguria ed in Italia degli studi sulle conoscenze astronomiche degli uomini preistorici, è tra i fondatori dell'Associazione Ligure di Archeoastronomia (ALSSA) nel 1996, che ha contribuito a stimolare alcuni anni dopo (2000), presso la comunità accademica degli astronomi italiani, la nascita della Società Italiana di Archeoastronomia (SIA).

Le sue ricerche sono iniziate nelle 5 Terre e sul promontorio del Caprione , sopra Lerici (SP), alla fine degli anni '90, con la scoperta della struttura megalitica (tetralithon) dei "Monti di S. Lorenzo", che indica il cambio di stagione generando con la luce solare la forma di una "farfalla dorata", proprio all'inizio dell'estate.

Ha dato così un importantissimo contributo alla nuova datazione della scoperta dei calendari solstiziali da parte dell'uomo, facendola risalire al Paleolitico, teoria ormai diffusa presso la comunità astronomica internazionale.

Infatti in ambiti congressuali si è ritenuto più esatto denominare questa materia Paleoastronomia.

L'archeoastronomia è solo uno dei principali fra i suoi molteplici interessi, il cui filo conduttore è la ricerca dei significati e simbolismi semiologici della storia, del “genius loci” e dei “valori d’uso” dell’ambiente, nel territorio della provincia della Spezia e nei confinanti territori Toscani ed Emiliani, considerati la Lunigiana Storica.

Da questi punti di partenza si superano spesso i confini territoriali, come per i recenti studi sui toponimi locali.

Grazie alle sue pubblicazioni, agli incontri e le partecipazioni a convegni e seminari in varie località in Italia e all'estero, ha incrementato, nel corso degli anni, le relazioni ed i confronti con altri studiosi e l’interesse del pubblico. (DL)

La grande regata, Vele d'epoca di Imperia

Vele d'Epoca di Imperia 2016 - 7-11 settembre, 30 anni 1986/2016- , ritorna la sfilata delle barche che non sono solom d'epoca, ma sono intramontabili . Nell'ambito del utrito programma la conferenza del comandante Flavio Serafini nella sede del Nuovo Museo Navale di cui è da sempre il Direttore .

La Conferenza del Comandante Serafini e di Enrico Zaccagni si tiene il 9 settembre alle ore ore 18.00

Per informazioni: Dr.ssa Sabrina Gastaldi

Assonautica Imperia tel. +39 (0)183 752700 fax +39 (0)183 752701

segreteria@assonautica-im.it www.assonautica-im.it www.veledepoca.com

“Nazario Sauro, il mio nonno eroe

10 agosto 1916-10 agosto 2016.

Un secolo dall'assassinio del patriota di Capodistria ad opera del governo austroungarico.

Una piazza Nazario Sauro l'abbiamo attraversata tutti nella vita: non c'è praticamente città italiana che non gliene abbia dedicata una, in buona compagnia con 40 scuole che portano il suo nome, oltre a caserme, navi, aerei, sommergibili... Ma per i più giovani Nazario Sauro rischia di restare questo, un grande nome, studiato sui libri di storia e cantato in una strofa del Piave, al quale però ben si adatta il quesito manzoniano: chi era costui? Almeno finché non spunta un altro Sauro, nipote del primo, che sui banchi di scuola semmai ha avuto il problema inverso, e cioè ammettere a chi scherzava su quella omonimia che «sì, Nazario è mio nonno, il padre di mio padre».

Nome pesante da portare, specie per chi come Romano Sauro, nato in Trentino nel 1952 ma cresciuto a Roma ed entrato all'Accademia Navale di Livorno, ha a sua volta percorso una fulgida carriera sui mari del mondo col grado di ammiraglio. Invece è proprio lui a smentirci: «Pesante? Niente affatto: io da ragazzo lo consideravo un mito, ma perché non andava bene a scuola! Lo prendevo ad esempio quando mio padre mi castigava per i voti».

Un giorno Nazario Sauro marinò le lezioni e scappò su una vela a due alberi per raggiungere il padre marinaio a Capodistria. In casa nostra tutto parlava di lui come eroe risorgimentale, le foto, i quadri alle pareti e sul soffitto la bandiera sabauda che aveva avvolto la sua bara nel 1919 quando era stato riesumato, ma per me era l'eroe

che allo studio preferiva l'avventura».

Oggi al famoso nonno ha dedicato 478 pagine avvincenti come un romanzo – Nazario Sauro, storia di un marinaio (La Musa Talia, 28 euro) – scritto a quattro mani con il giovane figlio Francesco. Ed è lì che l'eroe dell'irredentismo, simbolo assoluto di italianità, spirito indipendente e ribelle fino al sacrificio della vita, impiccato dagli austro-ungarici a soli 36 anni, si spoglia di ogni incrostazione retorica e diventa una persona viva, con pregi e difetti, improvvisamente vicina a noi.

Nato a Capodistria nel 1880, nel breve interregno in cui l'Istria era sottomessa agli austriaci, il giovane Nazario entrò già in vita nell'immaginario collettivo degli italiani, ribelli al giogo asburgico, ma anche degli stessi austriaci, che lo considerarono il ricercato numero uno: per non combattere la prima guerra mondiale con la divisa austriaca e contro i suoi compatrioti italiani, raggiunse in modo rocambolesco Venezia e da quel momento ai loro occhi fu un traditore. Temuto per la conoscenza capillare delle coste e dei fondali istriani e dalmati, Sauro divenne il loro incubo: la sua figura imprendibile, avvolta nell'ampio tabarro nero, incombette ancora di più in seguito alle azioni tanto leste quanto astute con le quali addirittura ridicolizzò le difese asburgiche. Avvenne ad esempio il 12 giugno 1916 durante la famosa «beffa di Parenzo», quando Sauro condusse bellamente il cacciatorpediniere Zeffiro nel porto della cittadina istriana occupata dagli austriaci, sventolando non una ma due bandiere della Regia Marina Italiana. Un'azione talmente temeraria che le tre sentinelle asburgiche non credettero (letteralmente) a ciò che vedevano e lo aiutarono nelle manovre di ormeggio obbedendo ai suoi ordini gridati in dialetto istro-veneto (la lingua con cui anche gli austriaci si esprimevano, in terre che per secoli erano state Repubblica di San Marco). Le povere sentinelle furono costrette a rivelare il luogo in cui erano nascosti gli idrovolanti che ogni giorno sganciavano il loro carico di morte su Venezia e «nemmeno un minuto dopo la confessione, i cannoni italiani già stavano bombardando gli aerei – scrive il nipote –. Sauro distribuì alla gente che intanto si era radunata nel porto copie di giornali italiani che annunciavano le nostre vittorie sul mare e sugli altipiani trentini».

Le sue imprese divennero subito leggendarie e il suo spirito indomabile accese gli animi di tanti irredentisti pronti a seguirlo. L'amore per l'Italia, però, lo portò anche a missioni umanitarie ante litteram insieme ad altri esuli irredenti, come nel gennaio del 1915, quando un devastante terremoto in Abruzzo uccise 30 mila persone e sbriciolò i paesi: «Rispecchia il suo considerare tutti gli italiani suoi fratelli – dice il nipote –, ma anche lo spirito di solidarietà che aveva verso tutte le persone deboli».

Una curiosità: insieme a Sauro partì per l'Abruzzo un gruppo di irredentisti istriani e trentini tra i quali Antonio Bergamas (che poi sarebbe caduto sulle Alpi in combattimento), figlio di Maria Bergamas, la «madre di tutte le madri», la donna che al termine della guerra sceglierà la salma del Milite ignoto.

Romano non ha mai incontrato suo nonno, morto impiccato a Pola il 10 agosto 1916, solo due anni prima del ritorno della città agli italiani, ma ricorda bene «nonna Nina, sua moglie, morta quando avevo 7 anni» e il velo di tristezza che sempre aveva sul volto. L'impronta di Nazario resta nella vita dei Sauro, non a caso tutti uomini di mare, e «la sua storia è scritta nei nomi che tutti noi portiamo – sorride Romano –. I cinque figli di Nazario e Nina si chiamavano Nino in memoria di Bixio, Anita per la moglie di Garibaldi, Libero che era mio padre, Italo, e infine la più piccola era zia

Albania, in onore di una nazione che come l'Italia combatteva per l'indipendenza: ai patrioti albanesi mio nonno mandò aiuti e armi contro l'occupatore ottomano». Una tradizione, quella dei nomi patriottici, che poi Libero ha continuato con Romano e i suoi fratelli: Adria in onore del loro amato mare, Dalmazio e Giuliana per le terre giuliano-dalmate, Marco per la Repubblica Serenissima e appunto Romano, come l'arena di Pola.

Quella Pola in cui a 36 anni Nazario fu però impiccato, dopo la drammatica cattura allo scoglio della Giliola il 31 luglio 1916, l'ultima delle sue beffe all'impero austroungarico, finita male. Fu un'esecuzione ad alta tensione, con gli austriaci ansiosi di porre fine a quella vita pericolosa e Sauro che pretese di salire sul patibolo indossando il berretto da ufficiale della Regia Marina italiana.

I verbali del processo riportati nel libro di Romano Sauro ridanno pathos a un episodio che abbiamo studiato a scuola, quello della madre che, nel tentativo di salvargli la vita, negò invano che quell'uomo fosse suo figlio. Sono scomparsi da poco gli ultimi testimoni lo ricordavano mentre urlava più volte «Viva l'Italia» finché il cappio non si strinse.

Anche la sua salma era «pericolosa», tant'è che fu seppellita di nascosto la notte stessa in luogo sconosciuto, ma una ragazza italiana di Pola vide la scena e riferì il luogo dell'inumazione, da quel giorno cosparso di fiori nonostante i divieti asburgici. Non appena Pola tornò italiana, la salma ebbe altra sepoltura nel cimitero di Marina, avvolta nel Tricolore e tra ali di folla. La stessa folla che trent'anni più tardi, il 7 marzo 1947, fuggendo l'orrore delle foibe, lascerà al nuovo occupatore jugoslavo ogni bene ma non quella salma, imbarcata con gli esuli sulla nave «Toscana».

Già un anno prima della cattura, Nazario aveva scritto due lettere nel caso «il destino non mi concedesse di assistere al dissolvimento dell'Austria e alla sospirata liberazione dell'Istria mia». Alla moglie per chiederle «perdono per averti lasciato con i nostri cinque bimbi ancora col latte sulle labbra», al primogenito Nino per ricordargli che «Patria è il plurale di padre. Giura, o Nino, che sarete sempre, ovunque e prima di tutto italiani». Furono pubblicate assieme alla notizia della sua impiccagione e accesero l'ultimo atto del Risorgimento. -

<http://www.avvenire.it/Cultura/Pagine/nazario-sauro-il-mio-nonno.aspx>

di Lucia Bellaspiga/Avvenire/17.12.2014

(Da Francoabruzzo news del 12 agosto 2016 ; www.francoabruzzo.it)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

LEOPARDI DUE da "Pensieri" Cap. XLV

"Gran rimedio della maldicenza, appunto come le affezioni d'animo, è il tempo. Se il mondo biasima qualche nostro istituto o andamento, buono o cattivo, a noi non conviene altro che perseverare. Passato poco tempo la materia diverrà trita, i maledici l'abbandonano per cercare delle più recenti.

E quanto più fermi ed imperturbati ci mostreremo noi nel seguir oltre, disprezzando le voci, tanto più presto ciò che fu condannato in principio, o che parve strano, sarà

**tenuto per ragionevole e per regolare: perchè il mondo il quale non crede mai che chi non cede abbia il torto, condanna alla fine sè ed assolve noi.
Onde avviene, cosa assai nota, che i deboli vivono a volontà del mondo, e i forti a volontà loro".**

FINE