

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 3 ottobre 2016

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

Necessaria una nuova legge professionale

LA RESPONSABILITA' DEL RACCOMANDATARIO MARITTIMO

Il 29 settembre 2016 presso la sala di Confindustria La Spezia hanno parlato della responsabilità del raccomandatario marittimo gli avvocati Lorenzo Pellerano e Lorenzo Fabro dello Studio Legale Maresca di Genova, il segretario generale della federazione mondiale degli agenti Jonathan Williams, il presidente dell'associazione agenti marittimi di La Spezia Andrea Fontana ed il presidente della federazione nazionale degli agenti marittimi (FEDERAGENTI) prof. Gian Enzo Duci.

Gli avvocati Fabro e Pellerano hanno analizzato i temi della responsabilità del raccomandatario marittimo derivante dalla legge n.135 del 1977 (in parte redatta coinvolgendo la categoria, assistita dal fondatore dello studio) e delle ipotesi in cui il raccomandatario può incorrere in responsabilità tanto nella fase di presa in consegna quanto nella fase di riconsegna delle merci. Mr Williams ha fatto presente che la situazione italiana è molto diversa (e ben più grave per i raccomandatari) da quella derivante dalla totalità delle norme straniere in materia, mentre Fontana ha parlato delle pesanti conseguenze per i mittenti ed i ricevitori delle merci, nonché dei possibili effetti per i raccomandatari derivanti dal default della Hanjin Shipping, e Duci ha riferito della pronta collaborazione del nostro governo a riguardo della situazione creata dalla crisi di questo importante player e della necessità di una nuova legge professionale, che l'abolizione delle tariffe obbligatorie ha da tempo reso necessaria. Gli interventi ed il dibattito sono stati moderati dall'avv. Marcello Maresca, che non ha nascosto di aderire a quanto osservato dagli altri oratori, particolarmente circa la legge professionale.

DAL DIBATTITO AL CONVEGNO DI CULTURA NAVALE MARITTIMA DELL'ATENA A GENOVA

"Ponte di Messina"

Ponte di Messina sì, Ponte di Messina no. Al di là della questione politica se il merito è di Silvio Berlusconi o di Matteo Renzi, concentriamoci su problemi concreti senza ideologie e altro simili.

In occasione del 2° Convegno di Cultura Navale e Marittima, organizzato da ATENA, nei giorni 22 e 23 settembre 2016, che si è svolto presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Genova, (ne parliamo con calma nel prossimo DL NEWS) dopo avere assistito alla relazione tenuta dal prof. Salvatore Bottari, dell'Università di Messina, su "Le città portuali del Mediterraneo nella descrizione di un ingegnere navale inglese del Seicento", durante la pausa ho avuto occasione di parlare con lo stesso Professore, chiedendogli appunto che cosa ne pensa del Ponte di Messina.

Egli mi ha dato una risposta molto precisa, senza preconcetti e senza ideologie. Ecco cosa ha detto: "Il Ponte di Messina può essere utile all'economia della Sicilia e della Calabria, e ragionando senza preconcetti ideologici, su rischi sismici e geologici dell'area sono state fatte tante simulazioni con i maggiori esperti mondiali, e le prove stesse sono state superate, ma il problema è un altro. Per realizzare un'opera colossale come il Ponte, prima di tutto si deve risolvere l'urgente problema della carenza di infrastrutture in Sicilia, perché la ferrovia è ancora a binario unico; il problema della frana dell'autostrada Messina – Catania non è ancora stato risolto, dato che da tre anni la carreggiata a monte della stessa è ancora chiusa. Infine c'è da risolvere il problema del rifacimento del porto di Messina, che è ora totalmente inadeguato alle navi di grosso pescaggio, per cui è necessario fare operazioni di dragaggio. Una volta risolti questi problemi, allora forse di potrà parlare di Ponte di Messina".

Come sempre la politica nostrana pensa di risolvere i problemi a monte, mentre si deve iniziare a valle.

Stefano Briata

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

AUMENTA IL TRASPORTO MARITTIMO DEI PAESI UE

L'8 settembre 2017 entrerà in vigore la Ballast Water Convention

Indispensable to the world: alla vigilia del World Maritime Day, celebrato il 29

settembre a Londra dall'IMO con il titolo “*Indispensable to the world*”, l'Eurostat ha reso noto che l'utilizzo del trasporto marittimo nei paesi Ue è aumentato notevolmente nell'ultimo decennio: nel 2006 solo il 47% del valore degli scambi dell'Ue con le nazioni extraeuropee era imputabile al trasporto via mare rispetto al 51% del 2015, per un valore totale di €1.777 Mld. Per l'economia di molti Stati membri dell'UE il trasporto marittimo è essenziale e in particolare: il Portogallo utilizza il trasporto marittimo per l'81% del valore totale degli scambi commerciali con i Paesi non-Ue, seguito da Cipro (80%), Grecia (77%), Spagna (74%), alta (67%), Italia (61%) e Finlandia (60%). Quote superiori al 50% sono registrate anche da Olanda, Romania, Bulgaria, Danimarca e Germania. Minori le percentuali di utilizzo del trasporto marittimo per Repubblica Ceca (12%), Lussemburgo (19%), Irlanda (27%), Lettonia (27%), Austria (31%) e Croazia (35%). A seguito dell'adesione della Finlandia la Convenzione dell'IMO per la gestione delle acque di zavorra, entrerà in vigore l'8 settembre 2017. (da *Agenda Confitarma*)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Riflessioni

Gli ultimi comandanti italiani sulle navi di bandiera nazionale

Caro Decio, mai una tua news è stata illuminante come questa (DL News 28).

In Italia si riesce a deprimere una categoria con una esperienza colossale dove nelle Filippine si imposta una vera e propria accademia di gente di mare. Probabilmente i comandanti che oggi hanno 50 anni saranno gli ultimi comandanti italiani .

Di questi giorni si legge che FIncantieri ha avviato una cooperazione con la Cina sulle navi da crociera. Mi viene detto che il 40% di lavoratori a Monfalcone sono "Pachistani", i dipendenti del cantiere si attestano al 20%, il restante 40% ditte esterne "miste".

Ormai c'è una solo pensiero: Italia volontariamente affossata e gli italiani ce ne hanno messo del loro convinti che il lavoro lo dovessero fare "gli altri" per guadagnarci. Mi ha fatto venire in memoria vaghi ricordi di corsi di management fine anni '70 dove si insegnava che bisogna fare "Lavorare gli altri, dare la colpa ai tecnici o per peccato originale o per contratto, e il compito nobile era gestire". Quindi l'ingegnere che ti risolve problemi è un manovale mentale. Vagamente: durante quel corso mi misi in contatto con degli amici per andare negli USA.

Un saluto carissimo, tanto rammarico.

Ing. Giorgio Marega

Caro Giorgio, credo di aver inquadrato in poche dense righe i problemi che mi confermi corretti in base alla tua esperienza e alla tua professionalità, e che tu arricchisci

chiamando in causa anche gli ingegneri che gestiscono il management. Ma non è ripetitivo affermare che il mondo "marittimo" è cambiato. Quando scrivi o parli con i naviganti o ex, con gli ingegneri periti navali, con i cultori di storia sembra che tutto sia dimenticato e che tutto da questo mondo sconosciuto alla ribalta mediatica devi accettarlo senza nemmeno discuterlo, tranne che nei convegni. A bordo gli italiani sono minoranza, gli standard tecnologici sono relativi, la normativa professionale è ridondante, ma chi è in turno con qualche grossa società va a fare i corsi contento, chi è fuori dal turnover soffre. Le grandi aziende costruttrici vendono, applicano, e bene se hanno come cliente una grande azienda armatoriale, almeno parlano la stessa lingua. Ma bisogna anche andare a "sfruculiare", come tu mi insegni, le assicurazioni marittime, lì scopri un mondo diverso anche se apparentemente più conosciuto... Giorgio, il dibattito prosegue, le tue testimonianze sono utilissime. Mi auguro che vi partecipino coloro che sono i veri utenti oggi, i naviganti. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

SCALO DOPO SCALO UNA LENTA RINASCITA

Consegnata FREMM "Alpino"

Le FREMM sono destinate a costituire la "spina dorsale" della Marina Militare dei prossimi decenni.

LA SPEZIA. 30 settembre 2016 – Presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia), è stata consegnata alla Marina Militare la fregata "Alpino", la quinta unità del programma FREMM - Fregate Europee Multi Missione - commissionate a Fincantieri nell'ambito dell'accordo di cooperazione internazionale italo-francese, con il coordinamento di OCCAR, l'organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti. Il programma, di cui Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) è *prime contractor* per l'Italia, prevede la costruzione di dieci unità, ad oggi tutte già ordinate.

"Alpino" è la quinta unità FREMM che Fincantieri realizza e consegna completa del sistema di combattimento alla Marina Militare, la quarta in configurazione ASW - *Anti Submarine Warfare*, ovvero la capacità di navigazione silenziosa a velocità significative in caccia antisommergibile.

Con 144 metri di lunghezza e un dislocamento a pieno carico di circa 6.700 tonnellate, le fregate FREMM rappresentano un'eccellenza tecnologica: progettate per raggiungere una velocità massima di 27 nodi e accogliere fino a 200 persone (equipaggio e personale), queste navi sono in grado di garantire sempre un alto grado

di flessibilità e la capacità di operare in un ampio spettro di scenari e tutte le situazioni tattiche.

Il programma nasce dall'esigenza di rinnovamento della linea delle unità della Marina Militare della classe Lupo (disarmo completato nel 2003) e Maestrale (prossime al raggiungimento del limite di vita operativo), con il coordinamento di OCCAR, l'organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti.

Tali unità contribuiscono in maniera determinante a svolgere i compiti assegnati alla Marina Militare possedendo capacità operative in svariati settori: lotta anti-aerea, anti-sommergibile, anti-nave, di supporto di fuoco dal mare oltre ad una componente elicotteristica organica imbarcata. Le FREMM sono destinate a costituire la “spina dorsale” della Marina Militare dei prossimi decenni.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

GRIFFE E TECNOLOGIA ESTREMA

SOLDINI COL TRIMARANO MASERATI

I foil e la vela offshore? Questo binomio sembra diventare realtà e uno degli spunti più attuali è dato proprio da un'imbarcazione italiana: stiamo parlando del Multi 70 Maserati condotto da Giovanni Soldini. Il maxi trimarano griffato dall'azienda automobilistica sta proseguendo infatti i test sulle appendici che lo stanno portando a raggiungere risultati sorprendenti.

Primo trimarano al mondo con stabilità di volo che sfrutta per uscire dall'acqua il piano portante della deriva centrale, *Maserati Multi70* mette in pratica l'idea del progettista Guillaume Verdier e del suo Team di volare sulle onde appoggiandosi su tre punti sfruttando il piano portante di deriva, un foil a L e un timone, anziché due timoni e un foil come fanno i cat di Coppa America.

Sperimentare e innovare al massimo perché *Maserati Multi70* sia il primo trimarano a volare in oceano è il *core* della nuova sfida di Giovanni Soldini e del suo Team. Un obiettivo ambizioso quanto impegnativo che porta con sé il grande lavoro fatto da Verdier (che ha lavorato alle modifiche sulle appendici) e oltre 4000 miglia messe in scia quest'estate dal Team.

Il ruolo rivoluzionario in questo nuovo assetto di volo lo gioca la deriva centrale, che termina con un piano orizzontale sagomato contribuendo in modo determinante a sollevare la barca dall'acqua. “Quando *Maserati Multi70* si alza sul foil laterale e sul timone”, spiega Giovanni Soldini, “l'ala della deriva funziona da terzo punto

d'appoggio, quello centrale, il più grande. Quello che tiene in piedi tutto”.

Il primo appuntamento agonistico per Giovanni Soldini sarà la Rolex Middle Sea Race prevista per il prossimo 22 ottobre. (Da [Liguria Nautica 30 settembre](#))

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

RIFLESSIONI DOPO LA RIUNIONE DELLO IUMI

LE SFIDE DEGLI ASSICURATORI E RIASSICURATORI MARINE TRA CONCORRENZA E SINISTRI

GENOVA *“Nonostante i momenti sempre più difficili che il mondo sta attraversando, -- ha osservato Maria Bianca Farina, presidente ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) nel dare il benvenuto agli ospiti del 142° IUMI (International Union of Marine Insurance) tenutosi al Porto Antico-- questo appuntamento significa un periodico e utile momento di confronto e di disamina delle nuove e solenni sfide per gli assicuratori e riassicuratori marine alle prese con uno scenario in continua evoluzione sotto il profilo delle tecnologie e della regolamentazione dell'industria marittima. La vasta e capillare comunità IUMI può essere vista come esempio molto positivo di integrazione, abbracciando persone di diverse religioni, abitudini, storia, tradizione, ma accomunati dall'essere tutti determinati a crescere nelle loro conoscenze, competenze e business opportunities”* . Questa eterogenea folla di professionisti delle assicurazioni ha potuto godere – scrive Ship2Shore-- non solo la calda ospitalità della capitale indiscussa d'Italia dello shipping, con un programma sociale assai intenso lungo tutti i giorni - supportato dai molti sponsor, tra cui vanno citati Generali, SIAT, Swiss Re, Munich Re, Studio Siccardi Bregante, Studio Canepa, TDP Avvocati, Studio Legale Camera Verneti, Cunningham Lindsey, Cambiaso Risso Marine, RINA - ma anche numerose sessioni tecniche particolarmente interessanti e d'attualità, a partire da quella principale degli 'stati generali' del mercato. Circa 500 delegati --per lo più *underwriters* -- provenienti da 38 paesi, con il Regno Unito che domina di gran lunga la presenza (oltre 130 delegati), seguito da Germania, Italia, Stati Uniti, Paesi Bassi, Svizzera, Francia, Giappone, Norvegia per finire con Argentina, Croazia, Libano, Nuova Zelanda, Senegal (tutti con un solo partecipante).

LA CULTURA DELLA PREVENZIONE IN UN AMBIENTE MARITTIMO MULTINAZIONALE

RIFLESSIONI DI UN OPERATORE DEL SISTEMA ASSICURATIVO

Caro Decio, seguo sempre con attenzione il tuo "Foglio Telematico", come l'hai chiamato, perché spesso foriero di interventi e spunti interessanti che coinvolgono il mondo della marittimo a 360° gradi, e anche di quello di cui mi occupo. Ho visto che hai dato spazio, a più riprese, allo IUMI che si è svolto dopo 15 anni a Genova, e permettimi di dire, che la città per una volta ha fatto una bella figura, anche grazie a una impeccabile organizzazione. Non ti voglio, però, snocciolare dati e numeri circa l'andamento generale del mercato delle assicurazioni marittime e dei trasporti, quello lo hai già fatto tu nell'ultimo numero, bensì porre ancora una volta la tua attenzione su un argomento a te caro, la formazione del personale marittimo e come questo può incidere nel "mio lavoro". Proprio durante lo IUMI, ho avuto la fortuna di ascoltare l'intervento relativo alla "Loss Prevention" da parte di Kurt Rye Damkjaer del Survey Association di Copenhagen.

Dal 2011 al 2014 il numero degli incidenti è passato da 1271 a 3025, con una maggioranza di errori umani, che sono circa 3 volte rispetto alla seconda voce registrata (deficienze dei macchinari e strumentazione). Emerge chiaro che quanto fatto fino ad adesso non è più sufficiente ed è necessario ricreare quella cultura e attenzione della prevenzione, che anche per le assicurazioni marittime, tra l'altro, riguarda l'incidenza del personale di bordo. Forse, sempre più sofisticate apparecchiature, come in altri campi, ha ridotto la soglia di attenzione, ci fidiamo troppo degli strumenti e si è perso di vista il fattore umano. Mi ricordo, che circa due anni fa mi girasti un articolo tratto dalla "Suddeutsche Zeitung", che metteva in risalto il pessimo stato nel quale erano costretti ad operare i marittimi, che armatori senza scrupolo, grazie a bandiere di comodo, costringevano a turni di lavoro massacranti, e ovviamente in questo scenario la probabilità di incidente dovuto ad errore umano aumentava esponenzialmente. Leggo, quindi, con favore l'accordo tra Sirius Shipmanagement (Gruppo D'Amico) e il Gruppo armatoriale tedesco Peter Doehle per la creazione di una scuola di formazione nelle Filippine. Anche se i margini di profitto si sono ridotti, la gestione tecnica rimane sempre una delle criticità più importanti per un armatore, in un passato recente si è cercato di esasperare la minimizzazione dei costi di questa voce, ma spesso i risultati sono stati disastrosi.

Amedeo Giuliani

I dati dei sinistri e la realtà della comunità viaggiante

COMMENTO . Caro amico, i dati dei Total Losses 2000-2014 , unità di tutti i tipi, superiore a 500 GT come riportato dal LLI, Lloyds List, rivelano un incremento di perdite totali a causa di tempo cattivo di quasi il 50% ; l'altra voce importante, perché si presta ad analisi accurate, prevenzione, strumentazione, preparazione personale navigante sono gli incagli, un aumento di quasi il 30% ; altre cause (sempre perdite

totali) sono in diminuzione come incendio, collisione, urti, invece un leggero aumento (10%) si riscontra nei sinistri alle macchine. Il “ Rapporto sui sinistri marittimi 2015 realizzato dal MIT rivela che la “ sinistrosità “ delle navi nazionali nel periodo 2007-2015 è in costante diminuzione (dal 2009), tranne i casi eclatanti di Costa Concordia e Norman Atlantic (dove nave venduta gabbato lo santo e il relitto è sotto osservazione giudiziaria). Naturalmente da quando mi occupo della materia la causa principale dei sinistri , totali e parziali, è l'errore umano passato però con la introduzione dello Ship Management dal 70% al 50%, cioè la responsabilità é distribuita tra uffici di terra e nave. Tra le cause individuate la omissione e gli errori nella manutenzione dell'unità navale e degli apparati di bordo. Altre criticità derivano da cattivo stivaggio delle merci o legate a persone trasportate. Altre categorie coinvolte in sinistri su oltre la metà delle unità sono molto frequenti: collisioni e urti derivanti dalla scarsa applicazione dei regolamenti Colreg e di vedetta in navigazione o manovra. Naturalmente le assicurazioni marittime e i P&I sono alla ribalta del mondo quando avvengono le perdite totali, (paventano sempre il rischio che le meganavi passeggeri e le portacontaineri (oggi anche i megayacht) possano incappare in questa statistica), ma gli incidenti di tutti i giorni avvengono, eccome, e sono la conseguenza generalmente di cattiva osservanza delle regole da parte degli equipaggi, non sempre della fatalità. Motori e ausiliari (anche nella sicurezza tipo antincendio) sono molto avanzati , ma il personale deve essere preparato. E ben vengano oggi le grandi società di Shipmanagement , che ripetiamo hanno responsabilità nel coinvolgimento dei sinistri nelle cause attribuite al personale. Per questo non ci sentiamo di sminuire i marittimi filippini, come quelli indiani o di altre nazioni., ma solo constatare che non esiste più a bordo delle navi di bandiera , italiana o non, un equipaggio compatto ... ma come rileva la stessa Stella Maris di Genova nelle sue analisi di visite a bordo, il 47% delle unità hanno equipaggi di due nazionalità, e il 53% di tre o più nazionalità. Insomma il giovane che va al Nautico e all'Accademia , sa che dovrà confrontarsi a bordo con una varietà di nazionalità tra ufficiali e comuni, quindi è bene insegnare come comportarsi da giovane allievo al primo impatto , la psicologia come materia fondamentale per la carriera a bordo di navi mercantili. (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

I PORTI QUESTI SCONOSCIUTI, MA SERVONO ANCORA? IL SORPASSO , LA FERROVIA AVANZA LA LENTA NAVIGAZIONE DELLA RIFORMA DELLA PORTUALITA' ITALIANA

Noi siamo ancora qui a cercare di far “nuotare” verso il largo la riforma dei porti, ma

come al solito i porti del Nord Europa si muovono in gran fretta. E questa volta è Rotterdam alla ribalta annunciando l'accordo in partnership con un operatore cinese la cadenza settimanale (per il momento) del collegamento ferroviario delle merci dal Far East al primo porto nordeuropeo (8.000 chilometri) in quindici giorni risparmiando altri 15 rispetto alle grandi portaccontentitori. Scrive L'Avvisatore Marittimo: “ Ormai col tunnel del Gottardo, l'Italia settentrionale (seconda dopo la Germania per traffico dal porto olandese) è un retroporto. Ora vedremo con la linea della seta ,che sta avanzando a grandi passi “. Nei primi 100 porti del mondo (Lloyd List) , Cina in testa , tra i primi 15 ci sono Rotterdam, Amburgo, Anversa, poi vengono, nel Mediterraneo, i porti spagnoli, Port Said (37°), Pireo (44°), il Marocco con Tangeri (50) e solo al 71° posto il porto di Genova... Continuuiamo a darvi , come dicono i parlatori di mestiere che tanto disprezzava VGR , contezza del mondo portuale , un crash del crash come era stato definito, e che a Genova i revisori hanno svelato sulle manchevolezze e altro della gestione portuale. Il 21 novembre si svolgerà il Terzo forum SHIPPING & INTERMODAL TRNSPORT dal titolo : RIPENSARE IL FUTURO DEI PORTI , La nuova portualità italiana , Governance, investimenti, statistiche organizzato da The MediTelegraph, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, TTM la rivista dello shipping redatta da Angelo Marletta. Sede genova, Palazzo San giorgio, Per info: forum@themeditelgraph.com

Intanto continua la navigazione di Tobia Costagliola tra i porti dell'Adriatico soffermandosi sulla realtà dello scalo ravennate. Venezia, Trieste e Capodistria sono alla ricerca di una leadership tra progetti e piani nazionali (Slovenia). Aggiungiamo alcune note del MIT e del Propeller di Venezia. ((DL)

Osservatorio sui porti dell'Adriatico

Il porto di Ravenna , le prime nuove nomine, i commenti sulle scelte dei presidenti (manca l'OK ufficiale delle Regioni), le polemiche

di Tobia Costagliola

A Ravenna, come del resto in quasi tutto il “nuovo” Sistema Portuale, tutti attendono con ansia e preoccupazione le decisioni del Ministro Delrio circa le nomine dei Presidenti. I famosi “curricula” sono ormai pervenuti in anticipo sulla scadenza fissata per il 4 settembre. Non vi è dubbio che siano perfetti ed esprimono, ciascuno, elementi di massima competenza, esperienza e professionalità. Non vi è dubbio, altresì, che tali “curricula” non contengano affatto, tra le varie informazioni, alcun accenno, neppure

velato alle simpatie politiche dei candidati... D'altronde l'impostazione data dal Ministro era chiara ed inequivocabile : massima priorità alla competenza ed all'esperienza senza alcuna incidenza o interferenza politica. Ma allora quale è la causa del ritardo nelle decisioni del Ministro ? Le male lingue già dicono che sono in corso varie trattative, negoziazioni e scambi per raggiungere una configurazione di nomi che, in barba alle buone intenzioni, siano per lo più, graditi al sistema politico...

Nell'attesa di vedere "come va a finire" credo valga la pena di leggere il parere di qualche personalità politica che è tanto più significativo in quanto si tratta di un Deputato del Nuovo Gruppo "Possibile" di Civati, l'on. Andrea Maestri, fino a "ieri" ben "dentro" al PD, che chiede polemicamente : Autorità Portuale di Ravenna, cosa sta succedendo? Nel quotidiano "Ravenna Notizie" di Mercoledì 28 Settembre 2016 leggiamo :

<< La denuncia di Maestri: " I cittadini ravennati devono sapere che la loro Autorità di Sistema Portuale, ente pubblico, non è la casa trasparente che dovrebbe essere e sta vivendo un momento di gravissima difficoltà"

"La riforma della portualità è legge dal 15 settembre scorso. L'avviso pubblico (nb: non avente valore concorsuale) emesso dal ministro Delrio per raccogliere candidature e curricula dei potenziali presidenti delle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, è scaduto il 4 settembre. 3 nomine (in realtà si tratta di conferme) sono già state fatte ma Ravenna resta al palo. - dichiara l'on. Andrea Maestri di Possibile - Ravenna non può certo permettersi il blocco dell'attività dell'ente portuale."

"Ravenna ha conosciuto la vicenda assai opaca della rimozione del manager Galliano Di Marco, persona competente, capace e soprattutto autonoma dai poteri forti, ed il successivo commissariamento, con il Comandante della Capitaneria di Porto, forza preposta allo svolgimento anche della funzione di polizia giudiziaria sull'area portuale, messo a fare il presidente di un ente su cui dovrebbe vigilare. - continua Maestri - Più che di un commissariamento si ha l'impressione che si tratti di una normalizzazione pretesa dal partito egemone per ristabilire e mantenere gli equilibri di interessi che governano lo scalo ravennate. Diverse società, riconducibili a 3 o 4 imprenditori privati in tutto, hanno il controllo (e le mani) sulle banchine e sulle aree retrostanti, imprescindibili per la movimentazione dei traffici portuali. Galliano Di Marco coraggiosamente aveva messo in discussione un sistema in cui l'ente pubblico, strettamente controllato dagli enti territoriali egemonizzati dal PD, in un recente passato anche attraverso una sorta di commissario politico interno, garantiva quell'equilibrio, spostato abnormemente sugli interessi di qualche industriale. Fatto fuori Di Marco, sembra che si sia ritornati all'antico."

"Lo denuncio con forza e con preoccupazione. - conclude l'on. Maestri - I cittadini

ravennati devono sapere che la loro Autorità di Sistema Portuale, ente pubblico, non è la casa trasparente che dovrebbe essere e sta vivendo un momento di gravissima difficoltà, con un clima aziendale deteriorato e, non ultime, problematiche anche di rilevanza penale se è vero che con una frequenza sempre maggiore l'ente è visitato dalle forze dell'ordine. E allora, di nuovo, chiedo - nell'ordine - a Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna e Michele de Pascale, Sindaco di Ravenna o, se preferite, chiedo al PD, da Roma in giù: cosa sta succedendo nel porto di Ravenna? " >>

A Maestri fa eco anche un altro politico, Gianfranco Spadoni, Consigliere “Civici” della Provincia di Ravenna.

Riportiamo qui di seguito quanto dichiarato da Spadoni al quotidiano “La Voce “ di Ravenna, giovedì, 29 settembre 2016.

<< Secondo Gianfranco Spadoni, consigliere provinciale, ” è difficile o allo stesso tempo troppo facile comprendere i motivi che impediscono al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio di procedere celermente, ma certo questo grave e immotivato ritardo appare come una sorta di inopportuna vacatio non certamente giovevole all’attività complessiva del nostro scalo. Probabilmente il superdinamismo e l’efficienza governativa trovano difficoltà a dipanare una matassa piena di pressioni, e sollecitazioni nella ricerca di mantenere equilibri nella distribuzione delle poltrone”. Nel merito della questione, tra l’altro, “ stiamo dimenticando come il protrarsi di questa situazione porti al forte rischio di un rallentamento dell’operatività dell’AP a discapito della competitività e della normale attività operativa del comparto. Nulla da eccepire sull’impegno e sulla serietà dimostrata in questo periodo di reggenza da parte del Comandante della Capitaneria Giuseppe Meli, tuttavia lo sviluppo dello scalo ravennate richiede da molto tempo un nuovo insediamento definitivo per affrontare una programmazione celere e di prospettiva.

Ancora una volta è bene ricordare come il porto ravennate, o meglio quello della nostra regione rappresenti un importante veicolo per lo sviluppo della città in grado di produrre un concreto contributo in termini di gettito fiscale per il territorio e per l’intero comparto composto da armatori, spedizionieri, agenzie, imprese e indotto in genere” Un metodo di governo che il “ Civico” definisce “ gattopardiano”. >>

CONCLUSIONE

Mi fermo qui e mi chiedo : ma queste problematiche sono una realtà solo ravennate ? La risposta mi viene spontanea: Tutto il mondo è paese ! In qualche altro porto forse succede anche di peggio... Qualcuno mi dirà : vedrai che tra poco arriveranno le nomine e tutto si aggiusterà...Secondo me il “ tutto “si potrà aggiustare solo con la

realizzazione di un'utopia : la gestione dei porti affidata a tecnici qualificati espressi dalle comunità "Shipping/Shore" senza alcun coinvolgimento della " politica" che potrà svolgere solo una "obiettiva" funzione di assistenza laddove necessaria come per interventi a livello internazionale ed intergovernativi e/o giustificati finanziamenti di interesse nazionale. Ripeto ancora una volta : perché nessuno va mai a vedere come funzionano i porti del Nord Europa ? Finanche i nascenti megaporti del Nord Africa si sono ispirati a tali strutture organizzative... Purtroppo, noi abbiamo un "ottimo" Ministro, costantemente super impegnato, sempre più stressato, costretto a delegare ed a nominare "illuminati consulenti". Chi vuole intendere, intenda.

Tobia Costagliola _____ Ravenna, 30 settembre 2016

I nomi dei presidenti delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto proposti dal ministro Delrio

Regioni.it - (27/09/2016) Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha proposto per le presidenze di tre Autorità di Sistema portuale gli attuali vertici delle Autorità portuali di Trieste, Ancona e Taranto "per l'eccellente lavoro svolto" e "per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla riforma entrata in vigore il 15 settembre". Si tratta di Zeno D'Agostino, Rodolfo Giampieri e Sergio Prete per le Autorità di Sistema portuale rispettivamente del Mare Adriatico Orientale, del Mare Adriatico Centrale e del Mar Ionio.

Le tre lettere, per l'intesa con le Regioni – si legge in una nota diffusa il 23 settembre - sono state firmate dal Ministro prima della sua partenza per il G7 in Giappone e sono state inviate ai Presidenti delle Regioni interessate.

La presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, commentando la richiesta d'intesa alla Regione da parte del ministro Delrio per la nomina di Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale ha detto che si tratta di "Un'ottima proposta per Trieste, un'indicazione attesa dal territorio e dagli operatori che potranno proseguire insieme all'Autorità portuale il processo di crescita avviato negli ultimi due anni". Annunciando che "la risposta formale sarà inviata nei tempi più rapidi", Serracchiani osserva che "il coordinamento finora posto in atto tra la Regione e l'Autorità portuale ha dato risultati molto concreti, soprattutto sul fronte delle relazioni internazionali e dell'efficientamento tecnologico in ambito ferroviario. In tutte queste operazioni, l'interlocuzione con D'Agostino è stata sempre fluida e costruttiva. Dalle sinergie generate dall'ingresso del porto di Monfalcone e poi di Porto Nogaro, la Regione si potrà proporre con il suo sistema unico portuale e logistico in modo finalmente credibile, come piattaforma a servizio di un vasto hinterland europeo e - conclude - nell'interesse del territorio e del Paese".

Anche il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli ha espresso soddisfazione

per la proposta di Rodolfo Giampieri come presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale avanzata dal ministro Delrio. "La decisione, motivata dall'eccellente lavoro svolto - ha affermato Ceriscioli - è un altro passo importante per dare gambe a una riforma della portualità che consegna alle Marche un ruolo strategico sia come terminale di un corridoio europeo, sia nel sistema logistico del medio Adriatico'. Una governance più snella e più efficace nella gestione dei porti - ha continuato Ceriscioli- e, dunque, la capacità di cogliere appieno le occasioni di crescita e di sviluppo. (T.C.)

Ravenna, 30 settembre 2016

Dal Propeller Club di Venezia Massimo Bernardo propone di sostituire il NAPA con il PAN , un network agile e competitivo

L'obiettivo è di valorizzare tutte le potenzialità che la portualità adriatico-ionica può esprimere , scrive InFormare. Il The International Propeller Club Port of Venice chiama a raccolta gli operatori del settore marittimo-portuale dell'intero Adriatico con lo scopo di superare anacronistici dualismi tra porti della regione e al fine di sviluppare l'intera portualità adriatica. «P.A.N. - ha anticipato il presidente del Propeller Club Port of Venice, Massimo Bernardo-- sarà soprattutto un canale di interscambio di idee, di culture e progetti che concretamente rappresenterà, dopo la costituzione del N.A.P.A., (Northern Adriatic Port Association),fondato unicamente da enti pubblici, un ulteriore momento di dialogo con i tanti operatori del comparto dei porti dell'altra sponda adriatico-ionica, da Trieste ai porti sloveni, croati, montenegrini, albanesi e greci per superare quelle anacronistiche contrapposizioni tra enti pubblici in quello che, fino a qualche tempo fa, era considerato un “mare di confine” e che invece oggi rappresenta una magnifica opportunitàper una nuova politica di collaborazione imprenditoriale tra la costa adriatico-ionica italiana e il grande emisfero orientale.di quel fronte mare che è l'interland balcanico che, con crescente interesse, guarda all'Adriatico orientalRavenna, 30 settembre 2016e nel sempre più massiccio interscambio di merci e persone tra l'Europa comunitaria, con i recenti accordi delle repubbliche ex sovietiche e in partico lare Russia e Cina, dalla nuova Eurasia».

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Trent'anni della Costituzione del The International Propeller Clubs (1986-2016) Un convegno sulle navi da crociera a Genova

La Presidente del Propeller club Port of Genoa, avv. Prof. Giorgia Boi invita i soci a partecipare all'evento che si terrà a Genova in occasione dei trent'anni della

Costituzione del The International Propeller Clubs (1986-2016)

Tale manifestazione è stata organizzata dal Propeller Club Port of Genoa, Socio Fondatore, e vedrà la partecipazione dei Club Italiani (ci sarà infatti anche un Consiglio Direttivo Nazionale) .

Nel pomeriggio di Venerdì 7 Ottobre presso la Banca d'Italia alle ore 15,30, un convegno su: “L'evoluzione delle navi da crociera, nei suoi profili tecnico economici operativi”, seguirà alle ore 20,30 la cena di gala al Grand Hotel Savoia, dove daremo via ai festeggiamenti.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Punto di incontro Tigulliana a Santa Margherita Ligure

Proseguirà fino al 15 ottobre, al "Punto Incontro della Tigulliana" di Santa Margherita Ligure (Via Belvedere n. 5, piano terra, dietro la chiesetta di Piazza Mazzini), la mostra di foto storiche dedicate a Portofino, con il seguente orario: 9.30-12 e 16-19. Si tratta di oltre 120 immagini dalla fine dell'Ottocento ai giorni nostri, tra cui alcune preziose che raffigurano Eva Braun a Portofino nell'estate del 1942 e altri attori famosi, da Rex Harrison a Virna Lisi, da John Wayne a Totò, da Re Juan di Borbone alle donne di Aristotele Onassis.

Inoltre è disponibile il nuovo libro intitolato "Montanelli Portofino" (136 pagine a soli 10 euro la copia) scritto da Marco Delpino e pubblicato dalla "Tigulliana".

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LIBRI SCOMODI

LE VIE DEI RIFIUTI

Da La Spezia alla Campania© 2008, Rinascita Edizioni Alessandro Iacueli – Le vie infinite dei rifiuti 286 pag., 12 € – Edizioni Rinascita 2008 (Inchiesta)

(Segnalatoci dal prof. Enrico Calzolari e che riassumiamo)

Ciclicamente l'emergenza rifiuti in Campania torna a far parlare di sé non appena un qualcosa, anche un episodio molto piccolo e apparentemente insignificante, interviene ad interrompere l'ormai oliato sistema delle connivenze mafiose su cui gira da sempre una macchina illegale che lo Stato non riesce (o non vuole riuscire) a sovvertire in alcun modo. Eppure, questa morsa di “monnezza” che opprime la Campania potrebbe essere spazzata via. Basterebbe solo volerlo.

Perchè, allora, non si vuole? Cosa c'è dietro un'inquietante immobilità della classe

politica che nonostante impegni gran parte del proprio tempo a raccogliere dati ed elementi sul problema, poi resta colpevolmente silente quando si tratta di passare all'azione? E, soprattutto: chi guadagna montagne di denaro sulla pelle delle persone?

Con una coraggiosa inchiesta giornalistica, Alessandro Iacueli ha scavato nelle radici di questa imbarazzante pagina della storia del nostro Paese ricostruendo nei dettagli il percorso che le ecomafie hanno fatto in quindici anni per conquistare il "potere" sul territorio e garantirsi introiti stratosferici attraverso traffici illegali che avvengono sotto gli occhi di tutti e senza che nessuno muova un dito per fermarli. Soprattutto quelli che avrebbero il dovere di farlo. Perché la soluzione - anzi, le soluzioni - ci sono eccome. E Iacueli non le tace, così come non manca di ricordare nomi, circostanze, luoghi e omertà che inchiodano i responsabili di questo scempio davanti all'opinione pubblica senza possibilità di sconti.

Un'inchiesta, dunque, che consente a chiunque di vedere lucidamente i contorni del problema ed arrivare a capire qual è oggi il vero "oro di Napoli". E poter guardare negli occhi gli autori di questa vergogna senza alcun timore.

Alessandro Iacueli è giornalista free lance. Fa parte della redazione della testata online Altrenotizie, per la quale ha curato tra l'altro, inchieste sull'emergenza gas dell'inverno 2005/2006, sul nucleare in Italia e sui rifiuti tossici e le ecomafie in Italia meridionale.

Di origine napoletana e laureato in Fisica, da anni si sta occupando a tempo pieno della particolare "emergenza" che vive la Campania da quasi 15 anni, tornando a seguire la "sua" terra, il commissariamento straordinario dei rifiuti, le attività ecomafiose legate alla presenza camorristica, e l'aspetto sanitario che sta provocando un aumento dei casi di cancro nella regione.

La versione emendata (Vent'anni da veri amici miei)

e il trionfo della goliardia

di Paolo Pugliese

E' del 2010, stampato dal Gruppo Albatros La versione emendata, € 15, e lo ha scritto un cultore della storia e della cultura navale, ufficiale di complemento all'Accademia di Livorno, oggi avvocato lavorista di successo. Lo riproponiamo, perchè è una lettura utile quando si dibatte sui giovani , sul loro impegno, sui cattivi maestri annidati nelle università. Ma anche sulla satira che non esiste più, appiattiti e indifferenti come siamo verso ciò che passa nella cucina dei palazzi e delle lobby

finanziarie e istituzionali.

Un libro che narra scherzi, sberleffi e azioni iconoclaste ai personaggi politici e alle istituzioni nemmeno tanti anni fa e che oggi nessuno dei giovani si permetterebbe di fare : manca il coraggio o la autostima ? Pubblichiamo nuovamente una nota di Carla Mangini sulla nascita della goliardia, una filosofia di vita che i centri sociali così vezzeggiati e utili a certi gubernator locali, giovani mantenuti che non fanno parte della schiera di quelli che si occupano di volontariato e pronti a dare una mano, privi di ironia e pronti invece a menar le mani. (DL)

CLERICI VAGANTES ovvero come nacque la GOLIARDIA

(dalle Note di Carla Mangini)

I CLERICI VAGANTES erano studenti girovaghi che nel Basso Medioevo si spostavano in Europa da una università all'altra, spesso seguendo i loro maestri. La loro vita irrequieta e la condotta discutibile erano invise alla Chiesa, ma il loro status di chierici, li poneva, pur non avendo preso i voti, in condizione di avvalersi di certi privilegi ecclesiastici. In due Concilii 1227 (Treviri) e 1231 (Rouen) si cercarono i mezzi per mettere un freno alle loro intemperanze. Nei documenti di detti Concilii essi vengono indicati come CLERICI VAGANTES, ma anche come FAMILIA GOLIA*, entrambe le denominazioni con significato equivalente. Si attribuiscono ai CLERICI VAGANTES i CARMINA BURANA** scritti in un latino che badava più alle rime che alla grammatica...

Eccone una parte molto significativa:

in taberna quando sumus quando siamo nella taverna ; non curamus sit quid in humus non pensiamo a quando saremo sotto terra; sed ad ludum properamus ma ci dedichiamo al gioco; cui semper insudamus che sempre ci crea ansia

quid agatur in taverna ciò che si fa nella taverna ; ubi numus est picerna dove i soldi servono; hoc est opus ut queratur qui è necessario elemosinare

si quid loquar, audiatur si ascolti cosa si narra ; quidam ludunt quidam bibunt qualcuno gioca, qualcuno beve; quidam indiscrete vivunt qualcuno vive in modo peccaminoso; sed in ludo qui morantur ma fra chi indugia nel gioco; ex his quidam denudantur qualcuno ne esce nudo; quidam ubi vestiuntur qualcuno ne esce rivestito; quidam saccis induuntur qualcuno vestito di sacco...

* Golia, soprannome del vescovo Pietro Abelardo (1079 - 1142) che significava "demoniaco" per gli scandali attribuitogli e per il sospetto di eresia; da tale termine nacque il termine GOLIARDIA; **dalla città di Bura in Baviera.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

ERASMO DA ROTTERDAM, 1466- 1536 teologo, filosofo

Da "L'Elogio della Follia" stampato nel 1511 a Parigi

"(i regnanti...) preferiscono i buffoni ai cortigiani dall'aspetto severo e saccente, che sono costretti a tenersi a corte per tradizione. A mio parere questa preferenza non è strana, è spiegabile: i sapienti non sanno dire altro che malinconie, e quando facessero sfoggio della loro saggezza, potrebbero amareggiare il loro signore dicendo qualche cruda verità. I buffoni hanno la meglio perchè con i loro lazzi offrono ai principi facezie, divertimenti, momenti di spensieratezza.

I folli hanno una gran dote: sono schietti e dicono il vero. Cosa c'è di più nobile della verità? Anche se Alcibiade la attribuisce solo ai fanciulli e al vino, io rispondo con le parole di Euripide secondo il quale "Solo il folle parla apertamente". Sempre secondo Euripide i saggi posseggono due lingue: una per la convenienza, una per dire la verità. Trasformano il bianco in nero; altri sono i loro pensieri, altre le loro parole. Ma c'è un altro dono della follia, che pure io possiedo, il migliore di ogni bene. Esso consiste nell'aver una mente che spazia ovunque, in piena libertà, senza doversi uniformare a certe ipocrite convenzioni sociali."

FINE