

DL NEWS **economia storia attualità**

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 16 ottobre 2016

Nell'interno, pag. 12 la navigazione tra i porti dell'Adriatico di Tobia Costagliola. Baruffe, sospetti e misteri tra Venezia e Trieste nell'era della nuova riforma portuale

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

LA STORIA-- QUELLA VERA--LA FACCIAMO NOI NEL LIBERO DIBATTITO DEL NOSTRO SALOTTO TELEMATICO

COLOMBO ERA UN MIGRANTE ?

GENOVA. Caro Decio, ieri (12 ottobre) a Palazzo Ducale, nell'ambito delle Celebrazioni Colombiane, facendomi sobbalzare sulla seggiola il nostro Primo Cittadino ha mescolato ruzzo e buzzo asserendo che..(.tieniti !)...in fondo anche Cristoforo Colombo è stato un "migrante". Ti assicuro: credevo che a tale affermazione le strutture cinquecentesche della Sala del Maggior Consiglio cedessero. Non è successo, forse lo spirito del suo grande Avo ha considerato con paterna accondiscendenza l'ennesima castroneria profferita dal bis-bis-bis nipote ! A.C.

COMMENTO. *Chi sa che cosa ne pensa il nostro Ugo Dodero (o il prof Silvestro Sannino o il dott. Bruno Aloï) che sta svolgendo ormai da qualche anno le ricerche che pubblichiamo sui grandi navigatori (occidentali e orientali) del passato. E' strano che un professore universitario come il sindaco di Genova non conosca la differenza tra i grandi navigatori, che sono anche scopritori al soldo delle monarchie, vocati alle passioni esplorative, geografiche, etnologiche , e i migranti su cui bisognerebbe aprire un dibattito chiarificatore e non ideologico quando si accostano le attuali migrazioni dall'Africa e dal M.O. con le nostre emigrazioni di Otto e Novecento. (DL)*

RIVISTE DI CARTA E DI COSTA

STORIA VERITA'

E' in distribuzione STORIA VERITA', rivista " politicamente scorretta " di studi storici numero ottobre-dicembre 2016, dedicato per buona parte al Regno Unito dopo l'uscita dalla UE, con ampi approfondimenti storici di episodi inediti di questo "impero " dove non tramontava mai il sole... Ma tanti altri articoli controcorrente della falsificazione crescente della storia come viene raccontata e scritta oggi . Diretta da Alberto Rosselli .dir. editoriale Fabio Bozzo, sede a Genova www.storiaverita.org

LUSSINO

Un'altra bella (aggettivo dal significato greco) rivista è uscita in settembre, si tratta di LUSSINO, Foglio della Comunità di Lussinpiccolo, dedicato a Storia, Cultura, Costumi, Ambiente, Attualità dell'Isola di Lussino. In realtà la bella rivista è piena di articoli che risaltano gli uomini di mare e di biografie di imprenditori dell'industria marittima che tutti gli italiani dovrebbero leggere per capire la storia italiana . Ci sono città portuali, ma anche isole, come Procida, che hanno dato al nostro paese fior di personaggi su cui la economia poggia le sue fondamenta. Diretta da Licia Giadrossi-Gloria Tamaro con uno ottimo staff in redazione, la sede è a Trieste , www.lussinpiccolo-italia.net

SEA HISTORY

Questa rivista, quarterly journal del National Maritime Historical Society, Usa, vero custode dell'arte, della letteratura, delle vicende , della cultura e delle tradizioni provenienti dal mare e da studiare pagina per pagina, viene citata a pag. 10 dal nostro caro [Salvatore Scotto di Santillo](#).

ATTUALITA' LETTERE E COMMENTI

L'ECONOMIA DEL MARE E IL SECRETARIAT GENERAL DE LA MER

La più grande associazione cantieristica europea auspica un Segretariato del Mare e una maggiore attenzione degli organismi comunitari verso questo settore

ROMA. ASSONAVE (associazione cantieri pubblici, privati e fornitori navali) intende rinnovare il proprio impegno in rappresentanza di un settore che occupa in Italia oltre 35.000 addetti e che si colloca , Fincantieri in testa, per dimensioni al secondo posto in Europa tanto in riferimento al comparto delle costruzioni navali, quanto in riferimento alla supply chain dedicata alla produzione di sistemi e componenti. Dalle assemblee riportiamo una sintesi molto interessante.

“Il rilancio dell’economia del mare quale elemento portante e trasversale per la crescita e l’occupazione nel nostro Paese attraverso la definizione di una Politica Marittima nazionale in grado di valorizzare il ruolo del settore quale grande centro manifatturiero e di esportazione, un ruolo che l’Italia si è guadagnata con le capacità, la dedizione e l’impegno delle imprese, delle maestranze e del management A tal fine non si puo’ che auspicare la creazione, anche in Italia, di un adeguato livello di coordinamento istituzionale per quanto attiene alle politiche marittime, sulla falsariga di quanto fatto in Francia con l’istituzione, nel lontano 1995, del Secrétariat Général de la Mer. “I cantieri navali europei e i loro fornitori sono imprese altamente tecnologiche che hanno saputo reinventare se stesse più volte per superare le avversità. Ma per un futuro di successo è necessario un complementare, concreto supporto politico basato su appropriati obiettivi”.

"COME CAMBIERA' IL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA"

GENOVA. Il Propeller Club- Port of Genoa promuove un Convegno Universitario Nazionale che si terrà a Genova il 21 e 22 ottobre prossimi sul tema : "I nuovi orizzonti del Diritto della Navigazione marittima". Durante tale Convegno, numerosi docenti di Diritto della Navigazione, provenienti da varie Università italiane, discuteranno il tema della necessità di nuovi sviluppi normativi in considerazione delle recenti e considerevoli evoluzioni dei traffici marittimi. Le prenotazioni potranno essere effettuate presso la Segreteria del Club. propellergenova@propellerclubs.it

SHIPPING&LAW: COS'E' SUCCESSO AL MIO BANCHIERE ?

NAPOLI. Dal 25 al 26 ottobre a Napoli si terrà la settima edizione di Shipping&Law evento dedicato al rapporto tra armamento e mondo legislativo , fondato e organizzato dallo studio legale Lauro di Napoli e si terrà all'Università Suor Orsola Benincasa. Questi i temi: energia e shipping; cos'è successo al mio banchiere? Focus sulla finanza marittima; crociere; trasporto e big data nell'era della digitalizzazione; guardando al futuro.

COMMENTO. *L'altra mattina ho incontrato un broker storico e attivo e abbiamo fatto quattro chiacchiere sulla situazione dell'armamento in rapporto alle banche, e quindi armatori sempre più coinvolti nelle problematiche finanziarie delle banche da cui si sono fatti imprestare i capitali. Navi che girano come alla roulette da un punto di vista finanziario; non da oggi, ma certamente con più forza decisionale oggi sono a farla da padroni i FONDI. Questi grandi contenitori di denaro acquisito sulle piazze mondiali e investiti in società che altrimenti non andrebbero avanti con le proprie gambe o eliche. Ne parleremo ancora, la materia non si risolve con i professorini bocconiani, tipo “radiolina” saccentino, che abbiamo visto e sentito a Piazza Pulita di Formigli a La7 l'altra sera... Oggi è in auge una parola, sentiment, tra banchieri e finanziari, vuol dire aguzzare i nostri sensi per capire dove vanno i nostri investimenti , analisi anche sofisticate coinvolgendo tecnologia e bravura, per capire dove va il mercato. Insomma una cosa da... esperti. (DL)*

I FINANZIERI “DEMONI” A CACCIA DI DENARO FACILE?

Caro Decio, mi riferisco all'ultimo tuo foglio DEL NEWS, scusami se intervengo, vorrei ribadire la mia stima verso Granieri e Bologna, sono due persone di cui apprezzo sempre le riflessioni, le competenze, l'esperienza ed il tecnicismo, per cui ti pregherei di sottolinearlo. Peraltro, ci sono molti principi culturali che mi accomunano a Bologna. Però sono un po' stanco di queste polemiche "vetero sessantottine". Ancora con la storia, questa si trita e ritrita, dei "demoni finanziari" a caccia di "guadagno facile". Permettimi di denotare anche un po' di ignoranza nel definire le banche come alimentatrici della "bolla", quando oggi sono le uniche che si leccano le ferite, mentre "arditi"(il termine è un complimento) armatori se la godono impunemente "a piede libero", seppur causa di disastri finanziari ed industriali, e molto spesso della disperazione (questa sì vera) dei propri dipendenti e marittimi. Ho in mente di scrivere un pezzo sulla vicenda Hanjin , giusto per dimostrare, dalla lettura dei bilanci, che non si è trattata di una crisi industriale, bensì di scelte dirigiste in quanto gruppi di

interesse nazionale hanno orientato la diversificazione di questo Gruppo verso business poco profittevoli causandone la crisi finanziaria. Ricordo a tutti che Hanjin non è solo container, e forse proprio nelle altre aree di business va ricercata l'origine della crisi. Come al solito, i bilanci se analizzati, e non solo letti, dicono molto di più, e molto spesso la verità, sugli accadimenti. Un caro abbraccio.

Fabrizio Vettosi

Caro Decio, ben venga un articolo di Vettosi . Penso che abbia comunque frainteso il mio pezzo (Controplancia) perché il significato andava in gran parte nella sua stessa direzione: piantiamola di rimenare sempre i soliti concetti sulle ragione della crisi del mercato dei noli. Se al contrario ci farà partecipi delle sue considerazioni circa le vere cause della crisi Hanjin questo non potrà che arricchirci di concetti concreti fare bene al mondo dello shipping. In ultimo la sua sofferenza come amministratore di una società di navigazione che deve sottostare a regolamenti assurdi delle nuove normative MCL la sento vera e la capisco benissimo.Ti ricordi quante volte ti ho parlato di assurdi problemi causati da questionari imposti da noleggiatori o autorità marittime/portuali che nulla hanno a che fare con la reale ricerca della sicurezza..

Massimo Granieri

LA MALATTIA DEL FERRO E LA “PERFEZIONE” NEI DISASTRI DELLO SHIPPING, MA CHI SE NE FREGA DEI MARITTIMI

PIANO DI SORRENTO . Dopo aver constatato, ahimè, che non riuscirò mai a seguirti nell'inviarti miei commenti o riflessioni circa ciò che riesco a leggere dei tuoi articoli con la stessa velocità con cui tu li pubblichi, eccomi a soffermarmi, per quel che posso, sulla notizia data da Massimo Granieri. Ne viene fuori un quadro desolante di una realtà marinara che sta quasi irrimediabilmente precipitando e non poco, sebbene già se ne conoscessero i motivi scatenanti, sia di natura economica sia per tipologia di costruzioni. Navi di grosso tonnellaggio che per "loading capacity" sottraggono ad altre navi tale possibilità limitandone la funzione per cui sono costruite e sottraendone lavoro a chi, precedentemente a questo -boom-, le occupavano offrendo il loro contributo vitale, non aiutano più né i marittimi ad essere tali con le loro professionalità e competenze né altri armatori che non trovano più ingaggi(noli) a

causa delle dimensioni meno esagerate delle proprie navi. Infatti so di tanti **MARITTIMI** che non riescono più ad imbarcare con i ritmi e la paga di una volta o, se lo fanno, sono costretti ad accettare proposte che non sempre si confanno alle proprie esigenze o abilità. Ciò, a mio avviso, dovrebbe davvero essere motivo di preoccupazione per il datore di lavoro, poiché, nonostante "la malattia del ferro" possa incidere profondamente su chi fa questo mestiere il mancato compenso adeguato non dà scampo all' insoddisfazione. Cosa fare...Riflettere sul fatto che prima si lavorava di più e, forse, meglio, più navi *galleggiavano* e meno personale era disoccupato. Ma a me preoccupano quei 2500 marittimi bloccati e in condizioni disagiate per i quali non si fa nulla dovendo, io, purtroppo, verificare così che ad una delle categorie più produttive e fruttuose della nostra terra, non si da il giusto tributo materiale, morale, psicologico ed umano come meriterebbe, trascurando un personale tanto quotato che, per anni, anzi, per secoli, ha mantenuto alto il nome della nostra ITALIA nel mondo. In realtà non si è mai fatto molto e nemmeno ci provano. Non sono razzista, ma tra marocchini, tunisini, albanesi, filippini and so on, il piatto piange ed un certo settore dell'economia langue. Inoltre c'è da aggiungere che tra poco si andrà alle 'urne' per un voto di grande(?) importanza per il nostro Paese eppure non ho ancora sentito nessuno offrire tale opportunità anche alla gente di mare o almeno richiederlo. Però si parla di italiani all'estero. ...Già, dimenticavo, chi lavora fuori sulle navi non è all' estero ma comunque in patria, in tal caso in ITALIA visto che ogni nave è patrimonio fluttuante, a maggior ragione dovrebbero dunque votare, o sbaglio...Non si tratta così chi contribuisce alla ricchezza ed al prestigio di un popolo con tanti sacrifici e con tanti rischi ogni giorno. **Anna Bartiromo.**

○*○*○*○*○*

La pace attraverso la guerra (invio di un contingente militare italiano di 140 militari in Lettonia)?

LA GUERRA C'E' GIA', MA PARLARNE NON FA BON TON

GENOVA. Decio, dopo la recente notizia dell'invio di un contingente italiano di 140 militari in Lettonia, riprendo il mio scritto inviatoti lo scorso 11 Agosto per aggiungere alcune personali considerazioni.

A) – Nel lontano passato (all'incirca A.D. 100) l'imperatore Adriano, dopo avere girato

in lungo ed in largo per l'Impero Romano realizzò che non era possibile espandere ulteriormente i confini dell'Impero stesso. Era deciso a vivere in pace con i popoli confinanti, ma nello stesso tempo era molto determinato a rendere le proprie frontiere sicure ed il "Vallo Adriano" (La grande muraglia Romana) costruita in Inghilterra, che porta il suo nome, è la massima espressione di questa filosofia pacifico-guerresca. Il concetto di Adriano era molto semplice: costruendo questo enorme muro ininterrotto che andava da Est verso Ovest per tutta l'Inghilterra; muro solamente intervallato ogni chilometro dai fortini romani, lanciava il seguente messaggio alle popolazioni confinanti: "Cari vicini, con questo muro vi mando il segnale che non ho mire espansionistiche e che voglio vivere in pace con voi; ma contemporaneamente vi avverto che, se vi venissero idee bellicose nei confronti dei Romani, troverete pane per i vostri denti". Conseguentemente, la notizia odierna, dell'invio di truppe mobili e specializzate in Lettonia, non mi sembra che dia alla controparte russa un segnale simile, ma bensì opposto.

B) – E' possibile che la nostra controparte russa desideri riprendere il controllo sui territori (Ex-Patto di Varsavia), a lei tanto cari, e cerchi (vedi Crimea) di riprenderseli ,e per come sono andate le cose in Crimea, questa politica del "prendi un pezzo per volta, sembra dare risultati positivi (dal punto di vista russo), solo che grazie all'Articolo 5 della NATO, gli USA "dovrebbero" intervenire; scrivo "dovrebbero" perché la storia insegna che certi patti, o trattati di mutua assistenza, possono essere bellamente disattesi. Come ad esempio nel secolo scorso l'Italia pur aderendo alla "TRIPLICE" con Austria e Germania, allo scoppio della 1° Guerra Mondiale non intervenne, ed addirittura un anno dopo, intervenne contro i suoi precedenti alleati. Se al quadro generale, aggiungi le recenti dichiarazioni di TRUMP che spiegava che in caso di attacco all'Europa, lui non si sentiva in dovere di intervenire come nazione USA, il quadro è completo.

C) – E' ovvio che l'Europa e l'Euro, sono una spina nel fianco della economia Statunitense, ed i recenti tentativi da parte USA per indebolire la stabilità e potenza economica dell'Euro (vedi la diffusione dei vari Rating sulla solidità delle nazioni ed economia europea), ne sono un esempio. Per non parlare della guerra a Saddam il quale era colpevole di avere tramutato i Petrodollari in Petrol-Euro, causando agli inizi della nascita dell'euro il tracollo del dollaro. Agli inizi bastavano 0.8 Dollari per comprare 1 Euro, dopo l'azione di Saddam ci volevano 1,2 Dollari per comprare 1 Euro, che di fatto rivalutò del 50% il valore dell'Euro sul Dollaro, nel giro di 6 mesi,

creando il panico a Wall Street, e che rese l'intervento in IRAQ necessario per stoppare sul nascere le possibili intenzioni (da parte dei paesi arabi) di convertire i loro petrodollari in Petrol-euro, creando una catastrofe economica di proporzioni mondiali. L'intervento USA in IRAQ, sotto l'iniziativa di Bush padre (certamente impopolare, ma economicamente indispensabile), diede la possibilità di posticipare di alcuni anni il problema EURO/DOLLARO, che fu parzialmente risolto, con la campagna denigratoria verso le capacità economiche europee.

D)– Come da scritto precedente, un eventuale “PIANO MARSHALL BIS”, gioverebbe agli stati Uniti e sarebbe una iattura per la nostra cara Europa, ma questo piano potrebbe attuarsi solo se l'Europa fosse oggetto di una aggressione militare che ne minasse le fondamenta e ne azzerasse le capacità produttive.

E) – Andando nel campo della Fanta-Politica, e ricordando le parole di Andreotti: ”A pensare male si fa peccato, ma a volte ci si indovina!”, l'ideale per soddisfare i desiderata di Russia ed America espressi sopra, sarebbe che: Russia invade i paesi dell'ex patto di Varsavia, prosegue l'invasione in Europa conquistando: Germania, Italia, Francia ed un pezzo di Spagna. A questo punto gli USA intervengono bombardando a tappeto Germania, Italia, Francia, distruggendone le capacità produttive europee, fermandosi ai confini dei paesi ex patto di Varsavia lasciandoli nuovamente sotto il controllo russo; ottenendo il seguente RISULTATO FINALE: La Russia avrebbe il controllo sui territori ex Patto di Varsavia come desiderato, gli USA potrebbero fare un secondo “Piano Marshall”, con le conseguenze economiche (vantaggiose per gli USA) enunciati nel messaggio sottostante.

Da quanto sopra esposto ed ipotizzato, (osservando i recenti avvenimenti con questa chiave di lettura), ho l'impressione che si stia portando avanti una strategia che se non proprio bellica, ci sta allontanando da futuri periodi di pace. Un tuo parere, od ancora meglio una chiacchierata di persona, sarebbero gradite. Un salutare.

Ing. Flavio Scopinich

COMMENTO. Sulla rivista *STORIA VERITA'* da noi citata anche in questo foglio, c'è un ottimo editoriale dello storico Alberto Rosselli sulla ineluttabilità delle guerre e del loro ruolo “evolutivo” per il progresso e la pace nel corso della storia. Scrive Rosselli: “Mai parlare di guerra: non fa bon ton . Da tempo siamo abituati ,o meglio costretti, a giudicare la “ guerra “ , cioè ogni tipo di conflitto armato che contrapponga Stati,

Ideologie o Religioni, alla stregua di un incomprensibile , deprecabile orrore... dopo le grandi stragi del Novecento e la fine del Comunismo, un nuovo , gaio ottimista e inedito ordine mondiale fondato su una laicità antropocentrica in grado di giustificare la più assoluta licenza comportamentale e su una teologizzazione dell'economia – trasformatasi in fede finanziaria e presunta garanzia di equa distribuzione del benessere- la guerra in quanto naturale pratica umana sembra essere stata relegata nel manicomio dei termini blasfemi... La Storia insegna che , purtroppo, periodi prolungati di pace artificiale ... non migliorano affatto le condizioni e le intime, ma negare o compresse aspirazioni dell'uomo , ma creano germi destinati a produrre nel tempo reazioni imprevedibili e sicuramente violente”. Ma il discorso è molto ampio caro Flavio, ne riparleremo come sempre nel nostro “salotto”, ma è bene rompere tabù e guardare in faccia la realtà, quella che costruiamo tutti i giorni, che chiamiamo anche Storia. (DL)

“IL MONDO STA IMPAZZENDO”.

Estate 2016 :durante le vacanze 2016 in giro si sentiva soltanto: il mondo sta impazzendo...

Sarà forse stata colpa del gran caldo che ottenebra le menti o dell’incapacità di dialogare, e di provare ad ascoltare chi la pensa in modo diverso. Oppure, perché scontenti di questa vita, si crede ciecamente alle promesse di chi annuncia radicali cambiamenti, calpestando per questi ogni regola, compresa la vita stessa. Nizza, Monaco Dacca, Wurzburg, ma anche nella lontana Sagamihara, negli Stati Uniti o nella Chiesa di Rouen. Una scia di terrore, odio e pazzia che sta cercando di condizionare la nostra quotidianità senza un vero perché. Eppure basta guardarci intorno per scoprire l’unicità e la bellezza di questo mondo prodigo di regali non sufficientemente apprezzati. Il blu del mare, il verde delle foreste, la luce soffusa e magica di un tramonto, l’esplosione di colori dei fiori ma anche il rincorrersi dei delfini tra le onde o i mille suoni della natura, i profumi di una notte d’estate. Tutto questo per molti (vedi politici e vip) è come non esistesse ma per fortuna c’è. E allora bisogna difenderlo, e non solo tutelando l’ambiente – come nel caso delle Aree Marine Protette – ma cercando attraverso una diversa comunicazione, di far comprendere a tutti, ma soprattutto a chi lo ha smarrito, il vero significato del vivere che è cooperazione, condivisione, solidarietà, rispetto verso questo mondo, verso gli altri e noi stessi.

Angelo Storaci

LA STORIA NAVALE E I NOSTRI MORTI DENTRO IL MARE DELLA GUERRA

Decio, oggi pomeriggio (7 ottobre) mi è capitato di vedere (Rai 3) il documentario sul recupero di quel peschereccio pieno di migranti morti. Avrei dovuto vederlo tutto ma non ci sono riuscito!!!! Troppa rabbia dentro. Sul fondo del mare , come lei sa, giacciono, nelle loro tombe di ferro, gli scheletri di migliaia di italiani morti per la patria. Ho letto con molto piacere la “Storia” del Com.te Pro Schiaffino, sulle sue DL News di oggi. Aggiungo, (come ho scritto nel mio libro) che il giorno dell’ armistizio, durante la notte, mio padre tagliò gli ormeggi e scappò da Venezia (non ricordo il nome della nave , forse Gianpaolo). Con rotte opportune riuscì a raggiungere Bari o Brindisi. Continuò per due anni a trasportare materiale bellico per gli alleati. Salvò la nave. Mai l’armatore o armatori lo ringraziarono. Con tanti cari saluti

Capt.Gaetano Mortola , Master Mariner Senior Surveyor

In ricordo dell’Andrea Doria la scialuppa restaurata

Sessant’anni dopo l’affondamento del transatlantico *Andrea Doria*, l’NMHS (National Maritime Historical Society) si è unita al SUNY (State University of New York) Maritime College a Fort Schuyler per commemorare il disastro navale, varando una scialuppa di salvataggio dell’*Andrea Doria* restaurata dal molo del SUNY Maritime College. I partecipanti commossi, compresi alcuni sopravvissuti che ancora una volta sono saliti a bordo di una scialuppa, hanno compiuto una breve escursione spingendosi fino al Long Island Sound. Mark Koch, manager di un centro diving di New Orleans, ha acquistato la Scialuppa n.1 dell’*Andrea Doria* per poi restaurarla presso lo Scarano Boat Building di Albany, New York. L’imbarcazione di 28 piedi è stata completamente rinnovata, tranne che per alcune ammaccature di rilievo storico e misteriosi fori di

Mare” che, con le loro gesta, hanno onorato e portato con orgoglio in giro per l’Italia nel mondo intero il nome della città di Varazze. In questa occasione il nostro amico comandante Stefano Giacobbe che continua nelle sue conferenze e composizione di materiale didattico e storico a diffondere la conoscenza dell’industria marittima e della tradizione della marineria, doveva tenere una lectio magistralis cui ha dovuto rinunciare per motivi di salute ed ha passato il timone all’assessore Calcagno che è sempre attiva nel rappresentare i valori varazzini . Il premio E vie de ma nell’ambito di questo evento è andato a Antonio Carattino, Olimpionico Velista e secondo classificato al com.te Stefano Giacobbe, premio ritirato dalla moglie Mariangela Narisano per il materiale Diario di bordo esposto nella biblioteca. Complimenti!

OCEANI E PIRATERIA : NON ABBASSARE LA GUARDIA

Gli incidenti di pirateria nel Golfo di Guinea e nel Corno d’Africa sono diminuiti, ma le acque al largo dell’Africa occidentale rimangono pericolose e bande criminali in Africa orientale rappresentano ancora una minaccia per lo shipping. Queste le conclusioni di un recente incontro Oceans Beyond Piracy (OBP), che ha riunito 35 esperti marittimi per discutere lo stato attuale della pirateria marittima al largo delle coste est e ovest in vista del prossimo summit dell’African Union Maritime che si terrà a Lomé, Togo, a fine mese. Grazie ad un rafforzamento dei pattugliamenti della marina nigeriana e ad un maggior ricorso a contractors si sono ridotti i sequestri di navi nel Golfo di Guinea . Ciò conferma il successo di operazioni coordinate tra le regioni interessate dal fenomeno. Per quanto riguarda il Corno d’Africa, OBP ha registrato un calo dei costi anti-pirateria internazionale da \$ 7 Mld nel 2010 a \$ 1,3 Mld nel 2015. Tuttavia, i partecipanti hanno convenuto che i pirati sono ancora organizzati e conservano la capacità e l’intenzione di attaccare le navi. Nel corso degli ultimi anni la lotta alla pirateria ha portato a cattura, processo, condanne e incarcerazione di oltre 1.000 pirati. Tuttavia OBP raccomanda di non abbassare la guardia e di non tornare ad operare secondo i modelli pre-crisi. Si teme infatti che un numero crescente di navi vulnerabili non stiano seguendo le procedure raccomandate per il transito nel Golfo di Aden. (Da Agenda Confitarma, 7 ottobre)

OSSERVATORIO SUI PORTI DELL'ADRIATICO

COLPI BASSI, ARMI SEGRETE, MAMA VESSELS, BARRIERE POLITICHE, TURCHI E CINESI TRA TRIESTE E VENEZIA

di Tobia Costagliola

RAVENNA. Nel n.29 di DL NEWS 2016 avevamo riportato il comunicato della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome che annunciava la proposta del ministro Delrio per la riconferma degli attuali vertici delle Autorità di Sistema Portuale di Trieste, Ancona e Taranto. Il comunicato riportava testualmente : “per l’eccellente lavoro svolto” e “per dare subito avvio alla nuova governance prevista dalla nuova riforma entrata in vigore il 15 settembre”. Alla data, purtroppo, non abbiamo ancora la conferma che l’iter di queste nomine sia stato ancora concluso perché si attende il beneplacito delle rispettive regioni che sembra sia stato annunciato favorevole almeno da parte della Regione Friuli V.G. e per la Regione Marche . Apparentemente, non è ancora trapelato il grado di soddisfazione del Presidente della Regione Puglia.

TRIESTE

Dopo la premessa, limitandomi al solo porto di Trieste, ho ritenuto, con i modesti mezzi a disposizione e con una fretta che inevitabilmente produce una certa approssimazione, di individuare “ l’eccellente lavoro svolto” sopra menzionato. Riporto quindi per i lettori quanto è emerso, elencando una serie di lavori conclusi e/o in via di conclusione, escludendo per ora il Porto Vecchio e relativi progetti di riconversione :

1.Nell’ambito dei lavori di potenziamento del Molo VII per l’approdo delle “megaportacontainers”, è stata ricollocata sul molo la prima di tre gru. Nelle prossime settimane si inizieranno gli interventi per la seconda gru mentre i lavori su una terza gru termineranno nella prossima primavera. Quando tutto il sistema di sollevamento sarà completato sarà possibile operare su navi fino a 18.000 teu di capacità con 21 file di containers in larghezza (per la buona pace di Venezia ...) Sembra che, attualmente,

non esiste scalo in Adriatico in grado di eseguire tali operazioni.

2.Inaugurazione dell'apertura del 4° varco ferroviario con la partenza del primo convoglio merci alla volta di Budapest. Oltre al ripristino del varco e dei binari in area portuale è stato realizzato il potenziamento delle strutture di controllo degli accessi, una nuova postazione doganale e la sistemazione generale dell'area. La nuova sistemazione consente di organizzare il passaggio diretto verso la Stazione di Campo Marzio dei treni in arrivo e partenza per il Molo VII. Finora tutti i terminal utilizzavano un solo varco ferroviario, il nr 3. Ora vi sarà una maggior efficienza dei flussi e sicurezza delle manovre. Il costo totale dell'investimento ammonta a € 1.100.000, 600.000 a carico di RFI e 500.000 a carico di APT.

Il commissario dell'Autorità Portuale di Trieste, Zeno D'Agostino commenta “ *potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7000 treni movimentati e una crescita stimata nel biennio 2014-16 di più del +40%. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione*”.

La realizzazione di queste opere, tutt'altro che faraoniche e attese da lunghi anni, costituisce, comunque, un ulteriore e significativo passo avanti nell'opera di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria al servizio del Porto di Trieste per il collegamento ai Corridoi europei, Baltico-Adriatico e Mediterraneo.

Per Debora Serracchiani, Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, gli attuali investimenti sullo scalo giuliano rappresentano un "cambio culturale del Porto che aumenterà la competitività in un contesto di grande concorrenza, ma in cui abbiamo carte da giocare".

Che cosa scrivono i giornali

3.Il “Piccolo” di Trieste del 27 settembre, riporta con enfasi, a firma di Silvio Maranzana quanto segue:

<< Trieste, nasce il mega-terminal per la Turchia: Samer investe 12 milioni e si allarga su 174mila metri quadrati in Molo Quinto per puntare sull'intermodalità nave-ferrovia.

TRIESTE Via libera del Comitato portuale (in quella che dovrebbe essere stata la sua

ultima seduta) al maxiterminal per traghetti ro-ro della Samer tra Riva Traiana e il Molo Quinto, il principale capolinea dell'autostrada del mare tra Trieste e la Turchia. Con un investimento di 12 milioni di euro e sottraendo spazi al Terminal frutta, anch'esso di proprietà della Samer, il nuovo terminal, che punterà molto sull'intermodalità nave-treno, arriverà a occupare una superficie complessiva di oltre 174mila metri quadrati, decongestionando in parte alcuni spazi oggi intasati. In virtù del piano di investimenti il Comitato ha approvato il rilascio di una nuova concessione di 25 anni. Il canone annuale da corrispondere è stato stimato in 1.533.942 euro.

La società concessionaria, Samer seaports & terminals, dal 2013 è controllata, con il 60% delle quote, dalla "Un ro-ro" di Istanbul, una delle principali compagnie armatoriali di navi ro-ro. Il restante 40% è ancora in mano alla Samer & co. shipping spa, la storica agenzia marittima triestina. Con un'accorta operazione combinata la stessa società ha recentemente acquisito anche il controllo totale del contiguo Terminal frutta acquisendo le quote dal Gruppo Gavio.

Così ora lo scambio di aree avviene con un'operazione tutta fatta in casa. La stessa delibera riporta come lo scorso aprile il Terminal frutta ha comunicato la rinuncia ai capannoni 50, 51 e 53 e ad aree di banchina per una superficie complessiva di 71.293 metri quadrati, mantenendo soltanto il capannone 55 e 11.869 metri quadrati di banchina.

Si rileva inoltre che a corredo della richiesta di concessione pluriennale, il progetto di Samer seaports & terminals prevede tra l'altro la demolizione del capannone 50 (*che si trova in mezzo al Molo Quinto, ndr.*), la ripavimentazione dell'intera area del Molo Quinto (costo stimato in 3,3 milioni) e il potenziamento ferroviario dello stesso per una spesa di 1,3 milioni che avverrà con la sistemazione dei fasci di binari sulla Riva Nord (con realizzazione di una nuova via di corsa della lunghezza di 338 metri), e dei loro collegamenti al parco ferroviario portuale, il che permetterà la formazione di rimorchi ferroviari cargo per il trasporto di container o trailer. È previsto anche il posizionamento di una gru transtainer di banchina del valore di 3,2 milioni.

Gli investimenti, compresi quelli necessari all'acquisizione da Argofinanziaria (cassaforte del Gruppo Gavio) del 100% delle quote di Terminal frutta Trieste, superano i 12 milioni di euro «e consentiranno alla società - si legge nella delibera - di dare ulteriore sviluppo all'autostrada del mare Trieste-Turchia nonché al settore dell'ortofrutta, approfondendo l'azione commerciale in modo più incisivo, soprattutto

nel medio Oriente».

«Nel giro di pochi mesi - ha dichiarato recentemente Enrico Samer- contiamo di effettuare i lavori per cui dalla seconda metà del 2017 il traffico ferroviario registrerà un notevole incremento: contiamo di avere allora due treni al giorno cosiddetti Isu, cioè aperti a ogni cliente, per Salisburgo, uno al giorno per Milano, quattro treni della Samskip alla volta di Duisburg in Germania e uno della Mars per Bettembourg in Lussemburgo». Dall'interporto di Ferneti continueranno invece a partire alla volta dell'Austria i cosiddetti ro-la, i treni in cui i Tir completi salgono sui pianali e gli autisti si sistemano in una carrozza viaggiatori.

Al terminal Samer di Molo Quinto-Riva Traiana arriva solo il filone principale dell'autostrada del mare Trieste-Turchia, la più affollata del Mediterraneo per quanto riguarda i traghetti ro-ro, mentre altri due filoni terminano alla Emt del Gruppo Parisi sul Molo Sesto e alla Timt alla radice del Molo Settimo. Sono 17 i traghetti settimanali che raggiungono Istanbul, Cesme e Mersin mentre sono 200mila i camion che vengono trasportati nel corso di un anno. >>

COMMENTO

Fin qui tutto bene o quasi. Ritengo comunque doveroso far presente che quanto riportato al punto 3 fa parte degli interventi di alcune AP fatti "in zona Cesarini" come definiti da Andrea Moizo su "Ship2shore":

<<Fra l'entrata in vigore il 15 settembre scorso della riforma portuale e l'intervento con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato lo stop ad ogni attività delle sopprimende Autorità Portuali c'è stata una zona grigia di una settimana. E se in molti scali sono rimaste in sospenso partite di grande rilevanza ormai giunte alle ultime battute (la proroga delle concessioni a Genova, la gara per la privatizzazione delle crociere a La Spezia, l'integrazione della concessione rilasciata a Brindisi a Grimaldi,etc.)altrove, nella più rispettosa tradizione delle difformità d'applicazione della legge 84/94, i sette giorni sono stati sufficienti per convocare il Comitato Portuale e chiudere un paio di questioni aperte prima che la campana suonasse per i vecchi organi deliberanti delle AP. Senza, per giunta, che nessuno dei revisori dei conti coinvolti obietasse alcunché sull'opportunità di porre in essere atti suscettibili (parole di Mit) di " incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti". Così a Trieste - la cosa si è saputa solo attraverso la stampa locale,

senza che l’Autorità Portuale, commissariata da tempo, ne desse notizia - un Comitato Portuale tenutosi il 20 settembre scorso (ha riferito l’ente) ha approvato la delibera di accoglimento dell’istanza presentata pochi mesi prima dalla Samer Seaport & Terminals >>.

COMMENTO

Si tratta dell’operazione sopra descritta dal “Piccolo” di Trieste.

Considerate le circostanze riportate garbatamente da A.Moizo sorgono molti dubbi e, soprattutto, si registrano commenti poco positivi circa la chiarezza, la trasparenza e forse la “scarsa eleganza” con cui si è voluto frettolosamente concludere una operazione che, probabilmente, con l’entrata in vigore delle nuove regole, avrebbe potuto avere un esito ben diverso. Non so se la cosa finisce qui o se ci sarà un seguito a causa degli “scontenti” ma auspico che il nuovo presidente, chiunque esso sia, con il supporto della nuova legge sui porti, sia in grado, per il futuro, di ridurre il monopolio delle banchine finora in mano a un numero limitato di enti mentre altri operatori altrettanto capaci stanno a guardare con rabbia i “pochi privilegiati” e contano gli anni di concessioni di troppo lunga durata...

VENEZIA

Nella pubblicazione del primo “osservatorio” sul porto di Venezia avevamo evidenziato l’ormai perenne dibattito in corso per l’entrata in laguna delle grandi navi da crociera. Il dibattito continua e, dopo la bocciatura del progetto di scavo del canale Contorta S.Angelo, sono rimasti ancora in discussione il progetto Venice Cruise 2.0 (realizzazione nuovo terminal presso la Bocca del Lido) e il progetto Tresse Nuovo (nuovo ingresso delle navi da crociera in Marittima attraverso il Canale Petroli, via Marghera, tagliando l’isola di Tresse per poi arrivare a Venezia parallelamente al Ponte della Libertà). Per la cronaca tale ipotesi è la preferita dal Sindaco Brugnaro.

Da allora la situazione sembra immutata: nulla di concreto è stato ancora deciso . Il sindaco Luigi Brugnaro si difende dicendo che «Il dossier è nelle mani del governo che continua a non decidere».

Nel frattempo Il Presidente uscente dell’Autorità Portuale, Paolo Costa, si è dato un

gran da fare per portare avanti la sua “ creatura”, il progetto del VOOPS (Venice Off Shore On shore Port System). Già dagli inizi di agosto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, grazie alle insistenti pressioni di Costa, aveva infatti scritto al Cipe chiedendo l’approvazione del progetto preliminare e l’autorizzazione ad avviare i lavori del primo lotto (fase 1) e la progettazione definitiva. Ciò ha consentito a Costa di andare avanti con la ricerca dei finanziamenti per coprire la parte privata dell’investimento di circa 2 miliardi di euro finanziato in parte dalla Stato con 948 milioni per le difese a a mare e il porto petroli.

E’ della scorsa settimana la notizia che il Consorzio italo-cinese 4C3, composto dalle società “3Ti Progetti Italia” e “E-Ambiente” con alla testa la” CCCG”(China Communication Contructions Company Group) a seguito di una gara bandita dall’APT di Venezia, si è aggiudicato la progettazione definitiva del VOOPS che include la piattaforma d’altura al largo di Malamocco e un terminal Container a Porto Marghera nella ex area “Montesyndial”.

Il Consorzio era già stato costituito da lunga data con l’obiettivo i studiare non solo la progettazione ma anche la realizzazione dell’opera, provvedendo anche ai necessari finanziamenti tramite una banca posseduta da CCCG. Dulcis in fundo, la CCCG aspirerebbe anche a gestire il futuro terminal direttamente o tramite società da essa controllata.

Katy Mandurino, giornalista del Sole 24 Ore, nella sua rubrica “IMPRESA E TERRITORI “ del 30 settembre 2016 riporta, tra l’altro, il soddisfatto commento “ a caldo” di Paolo Costa << Il Consorzio italo-cinese sta studiando da tempo il progetto, anche nella prospettiva della sua costruzione, gestione e finanziamento e per questo ha deciso di creare un apposito raggruppamento europeo di imprese per poter prendere parte alla gara di progettazione. E’ questo una ulteriore, spero definitiva, conferma della bontà del progetto. Una risposta positiva ai nostri sforzi ma anche una risposta, spero incontrovertibile, a tutti coloro che erano scettici e spesso critici verso la possibilità di trovare un partner disposto a realizzare un sistema portuale all’avanguardia che potrà dare a Venezia, all’Italia, all’Europa una capacità di ricezione e inoltro delle merci efficiente e all’altezza delle aspettative del mondo produttivo italiano e non solo >>.

Mi chiedo , a questo punto, cosa darà ai “cinesi”... Senz’altro molto di più...

Avevamo già descritto il progetto “off shore” di Venezia ma ritengo che, per poter fare qualche ulteriore commento del tutto personale, sia meglio riportare la continuazione dell’articolo di Katy Mandurino.

<< Il progetto del terminal off shore di Venezia, pensato per ovviare ai bassi fondali del porto attuale (con fondali di circa 12 metri il porto di Venezia oggi può ospitare navi fino ad un massimo di 7 mila teu; una capacità ricettiva non più sufficiente a rimanere competitivi nel mercato dello shipping globale che conta su navi fino a 18mila teu, già in esercizio, alle quali si affiancheranno presto navi da 22mila teu, in costruzione) riguarda una piattaforma che sarà posizionata a 8 miglia al largo dalla costa, dove i fondali hanno una profondità naturale di almeno 20 metri, che si comporrà di una diga foranea lunga 4,2 chilometri al cui interno troverà spazio un terminal container in grado di ospitare contemporaneamente due navi portacontainer di ultima generazione. Lungo la banchina che ha uno sviluppo modulare (una lunghezza di 1 chilometro nella prima fase, aumentabile fino a 2 chilometri in una seconda fase) troveranno posto le gru e un sistema ad alta automazione.

Il progetto prevede la connessione con 4 terminal di terra : Montesyndial (Marghera), Chioggia, Mantova e Porto Levante. Il trasferimento dei container dalle navi oceaniche a terra sarà organizzato con speciali navi autoaffondanti – chiamate “ Mama Vessel”- appositamente studiate per Venezia capaci di dimezzare i tempi di percorrenza tra la piattaforma offshore e i terminal a terra.

Il terminal offshore sarà in grado di movimentare circa 1,04 milioni di container, mentre il terminal on shore a porto Marghera (area Montesyndial) ha capacità di movimentazione pari a 1,57 milioni di container (teu).

Il valore complessivo dell’opera, da realizzarsi in partenariato pubblico-privato, è oggi stimato in 2,1 miliardi di euro che comprendono sia i lavori civili, sia l’equipment che il terminal energetico. Dell’investimento totale si ipotizza un contributo a carico dello Stato erogabile solo a fronte di un investimento privato di pari o superiore entità. >>

Sono ormai ben note le ragioni pro e contro il progetto Off Shore che sembrano però dettate soltanto da criteri fortemente “concorrenziali” tra la regione Veneto e la regione Friuli Venezia Giulia. E’ innegabile che i porti di Venezia e Trieste pur facendo parte del NAPA (North Adriatic Ports Association), sono storicamente competitivi fra loro e, oggi, ancora più antagonisti a causa di questo progetto che se realizzato,

arrecherà un notevole ed irrimediabile danno non solo a Trieste ma a tutta la regione FVG.

Per dare un' idea della lotta in corso a livello politico e dei “discorsi” indirizzati da più parti sia al Ministro Delrio che al CIPE che, al momento “studia” e tace, riteniamo significativo riportare uno stralcio di quanto scritto il 26 agosto scorso sul NORD EST QUOTIDIANO (Veneto,Friuli Venezia Giulia,Emilia Romagna) :

<< Se il terminal di Venezia sembra avere ingranato la marcia giusta, a Trieste si mastica amaro, in quanto il prospettato sviluppo dall'essere sbocco del corridoio Baltico-Adriatico verrebbe meno dal potenziamento dello scalo lagunare.

Il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia attacca la presidente della regione, Debora Serracchiani: «se l'off-shore di Venezia va avanti, possiamo dire addio alla prospettiva strategica del Friuli Venezia Giulia, buttando nel cestino lo sforzo per aver conquistato il riconoscimento del corridoio Adriatico Baltico da parte dell'Ue. Con la realizzazione del progetto del presidente dell'Authority Paolo Costa, il Friuli Venezia Giulia diventerà un'area che non avrà il presupposto per una maggiore capacità di attrazione per nuovi insediamenti produttivi. L'Alto Adriatico ha un senso se trova il suo baricentro a Trieste, per poi essere collegato a Capodistria e Venezia (e oltre). Solamente attraverso un progetto condiviso e unitario - spiega il capogruppo azzurro - potremmo essere in grado di competere con i grandi scali del nord Europa, che tutt'ora vengono scelti dagli operatori nonostante richiedano 5 giorni di navigazione in più rispetto alla rotta del canale di Suez. Attraverso la scelta del ministro è evidente la volontà di alimentare piccoli interessi in Veneto, penalizzando Trieste e tutto il sistema dell'alto Adriatico. Mi chiedo se Debora Serracchiani, che è vicepresidente del Pd e alla quale ricordo anche l'incarico che lei ritiene secondario di presidente della Regione, intenda intervenire oppure preferisca restare a guardare per ordini di partito», conclude Riccardi >>.

COMMENTO

Confidenziale: Riccardi non sa o finge di non sapere che Deborah Serracchiani, nella sua duplice funzione, ha sempre osteggiato e continua ad osteggiare il progetto Off Shore. C'è poco da dire : c'è una guerra in corso, a volte aperta, a volte sommersa e senza esclusione di colpi, tra i due schieramenti. Vedremo chi vincerà. Se l'Off Shore si farà, Costa attende di passare alla storia come il fautore di un'opera grandiosa.

Potrebbe, purtroppo, anche passare alla storia per aver portato i “cinesi” in Laguna...(L'avanzata dei “cinesi” non conosce ostacoli : stanno gradualmente occupando il mondo pagando in contanti. E c'è chi ne agevola il cammino senza rendersi conto del danno che fa.

Ancora qualche considerazione :

- Riflessione sulla corsa verso il “ gigantismo” navale. Non mi pare che tiri buon vento, almeno per il momento, per le “megaportacontainers”. Giungono notizie da più parti che su tutte le linee si sta registrando una carenza di occupazione degli spazi. In altre parole queste navi navigano talvolta anche al 50% della capacità. E' trapelato anche che qualche “illuminato” “figlio di papà” si sia spinto un po' troppo avanti con gli ordini di nuove costruzioni e che qualcun altro, più saggio, cominci a considerare di dare uno stop alla corsa verso il gigantismo. Di fronte a queste notizie/pettegolezzi, il completamento dei lavori al molo VII Trieste sarebbe, al momento, più che sufficiente, per l'arrivo in Nord Adriatico della prima nave da 18.000 Teu nel 2017. Sono forse troppo ottimista? Molto dipende dalla capacità di procedere senza intoppi.. diciamo di natura politica...

Mamavessels.

- Ritengo che costituiscono il punto più debole, soprattutto dal lato economico, di tutto il “faraonico” sistema. Non conosco le caratteristiche tecniche ed il dettaglio di “questa arma segreta”ogni tanto rievocata con toni misteriosi. Ma anche se queste navi o chiatte dovessero utilizzare sistemi di propulsione o di rimorchio super economici, quanto inciderebbe il costo di “transhipment” sul nolo di un contenitore ? Oggi, secondo una stima ottimistica, la media dei noli dal Far East per l'Europa è di circa 380/400 usd per TEU (tenendo anche conto della prevalenza di container da 40', FEU). Pensate che, a parte le variazioni di mercato, questi noli possano coprire anche il costo di “Transhipment”? (Non dimentichiamo che il VOOPS, così come concepito, non è altro che un porto di “transhipment”). Si potrebbe obiettare che questo costo potrebbe essere a carico dei ricevitori e quindi non incidere sul nolo. Ma cosa cambierebbe? E' pur sempre un maggior costo che grava sulle merci anche se non pagato dal vettore.

E inoltre: Chissà se Costa ha già fatto fare un preventivo del costo di acquisto o costruzione delle “Mama vessels”. E qualcuno ne avrà calcolato il costo di esercizio? E, ancora: quale sarà la remunerazione da imputare ad ogni singolo trasferimento per raggiungere il “break-even” a copertura dei costi di gestione e di ammortamento? Sembra che siano numeri che mancano. Per ora si conosce solo il costo dell’opera principale. Per la gestione poi si vedrà... Qualche sprovveduto o spiritoso osservatore potrebbe anche dire. Ma non pagano i “cinesi”?... Ho detto tutto...

UN INVITO A CHIUDERE GLI OCCHI..

- Ultimo: Un invito a chiudere gli occhi e ad immaginare, con un po’ di fantasia, il gran via vai delle “mama vessel” nella laguna veneta che trasportano, con ordinate e perfette sequenze da “ manuale della teoria delle code”, ben 21.000 Teu per ciascun approdo. Figuratevi se, poi, anziché una nave, ne arrivano due , come auspicato. Sarà una “sfilata” da faraonico spettacolo!...

Non so se questo ”secondo ponte di Messina” verrà mai realizzato e in quanto tempo. Ma tutto è possibile. Sarebbe una vera disgrazia per l’Italia che questo VOOPS (che potrebbe anche essere battezzato col nome del suo fautore), si rivelasse antieconomico già il giorno dopo la sua inaugurazione. A meno che i “cinesi” non abbiano già in preventivo di annoverare le perdite tra i costi di “conquista“ della Laguna come sta già accadendo altrove, in silenzio e tra l’indifferenza generale. Disgrazia ancora più grande! Tobia Costagliola (Redatto in data 7 ottobre 2016)

I GRANDI NAVIGATORI

di Ugo Dodero

Andres de Urdaneta y Cerain

Spagnolo dei Paesi Baschi - Navigatore – Esploratore – Frate Agostiniano.

Nacque il 30 novembre 1498 a Ordizia Gipuzkoa Regno di Castiglia e morì il 3 giugno a Città del Messico nella Nuova Spagna. Fu il secondo circumnavigatore del globo, dopo la prima circumnavigazione effettuata da Ferdinando Magellano e da Juan

Sebastian Elcano nel 1522. Urdaneta scoprì e tracciò la rotta attraverso il Pacifico dalle Filippine ad Acapulco Messico, chiamata “rotta di Urdaneta”. Venne considerato come un protettore dei nativi indiani per il buon trattamento degli stessi. Fu pure il primo prelado di Cebu e delle Filippine. Urdaneta fu uno dei pochi sopravvissuti della spedizione di Loaisa- 1526- che aveva il fine di raggiungere le isole delle spezie. Venne fatto prigioniero dai Portoghesi. Nei seguenti otto anni Urdaneta esplorò le isole delle spezie, ma si adoprò molto per ritornare sotto scorta in Europa con l’Armata Portoghese. Dopo il suo arrivo a Lisbona – 26 giugno 1536 – egli compì la sua seconda circumnavigazione con un viaggio che durò ben 11 anni, secondo fonti storiche. A Lisbona le autorità portoghesi confiscarono le sue carte e le lettere. Urdaneta fuggì in Spagna, ove riuscì a ricostruire il materiale a lui confiscato e lo presentò alla Corte Spagnola, ove Re Carlo I non apprezzò molto quanto gli era stato presentato, per cui Urdaneta stanco ed amareggiato ritornò nel nuovo mondo ed entrò a far parte dell’Ordine degli Eremiti di San Agostino.

Nel 1564 alla morte del Vicerè Don Luis de Velasco, la Nuova Spagna passò sotto l’autorità di un tribunale, che come primo atto equipaggiò una spedizione per la conquista e la colonizzazione delle Filippine, spedizione che era stata ordinata da Filippo II nel 1559, ed il frate Andrés de Urdaneta ne era stato ordinato il Comandante, in quanto ritenuto un gran navigatore specialmente per affrontare le acque dell’Oceano Indiano. Egli fu d’accordo nell’accompagnare la spedizione ma non accettò il comando, che venne affidato a Don Miguel Lopez de Legazpi. La spedizione era composta dalle navi : Capitana, con a bordo Urdaneta e Legazpi, dai galeoni San Pablo e San Pedro e dalle navi appoggio San Juan e San Lucas. Partirono il 21 novembre 1564. Urdaneta fondò nelle Filippine le prime chiese: la Chiesa di San Vitale e la Basilica del Santo Bambino.

Dopo un relativo soggiorno nelle isole, il comandante Legazpi decise di rimanere nelle isole e ordinò a Urdaneta di rientrare in Messico per sperimentare una migliore rotta per il ritorno. A causa di difficoltà nel viaggio Urdaneta fu costretto ad assumere personalmente il comando. L’8 ottobre del 1565 raggiunse il porto di Acapulco avendo percorso 12.000 miglia in 130 giorni. Durante il viaggio morirono 14 persone. Urdaneta dal Messico ritornò in Europa per redigere un reportage sulla spedizione per poi raggiungere la Nuova Spagna. Di lì avrebbe voluto ritornare nelle Filippine, ma venne dissuaso dai suoi amici. Egli scrisse due sunti dei suoi viaggi: il primo, pubblicato, sulla spedizione di Loaisa, l’altro concernente il viaggio di ritorno è

custodito nell'Archivio delle Indie. Come già scritto, Urdaneta morì a Città del Messico nel 1568.

(ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "STORIA DELLA COLONNA INFAME" di Alessandro Manzoni, pubblicata come testo a sè nel 1840.

Durante la peste a Milano nel 1630 due persone accusate di essere untori, cioè propagatori del contagio, furono condannati ad una morte orribile, preceduta da altrettanto ignobili torture. Durante il processo molti elementi che ne avrebbero provato l'innocenza non vennero presi in considerazione. Manzoni nel suo saggio "Storia della colonna infame" opera "spietata e precorritrice" come la giudicò un grande, famoso docente, ne ipotizza i perchè:

Dall'introduzione:

"...Ma crediamo che importi il distinguerne le vere ed efficienti cagioni, che furono atti iniqui prodotti da che se non da passioni perverse?

Dio solo ha potuto distinguere ...tra esse: se la rabbia contro pericoli oscuri, che impaziente di trovare un oggetto, afferrava quello che le veniva davanti; che aveva ricevuto una notizia desiderata, e non voleva trovarla falsa; aveva detto "finalmente!" e non voleva "dire siam d'accapo"; la rabbia resa spietata da una lunga paura, e diventata odio e puntiglio contro gli sventurati che cercavano di sfuggirle di mano; o il timore di mancare ad una aspettativa generale, altrettanto sicura quanto avventata, di parer meno abili se scoprivano degli innocenti, di voltare contro di sè le grida della moltitudine, col non ascoltarle, il timore fors'anche di gravi, pubblici mali che ne potessero avvenire: timore di men turpe apparenza, ma ugualmente perverso, e non men miserabile, quando sottentrata (subentrata) al timore, veramente nobile e veramente sapiente, di commettere l'ingiustizia. Dio solo ha potuto vedere se quei magistrati, trovando i colpevoli di un delitto che non c'era, ma che si voleva, furono

più complici o ministri di una moltitudine che, accecata non dall'ignoranza, ma dalla malignità o dal furore, violava con quelle grida i valori più positivi della legge divina, di cui si vantava seguace"

(n.d.r) Manzoni accolse con grande disappunto, "il silenzio con cui venne accolta l'opera, consolato tuttavia dai consensi caldi ed autorevoli d'oltralpe..."

FI NE

