

Molti articoli sono rimasti in banchina, ci dispiace, abbiamo voluto addentrarci in un mare che abbiamo percorso tante volte, rivedere le carte, ma ci sono alcune note di attualità e di cultura, come nostro compito.

LA “NAVIGAZIONE” DELLA RIFORMA DEI PORTI E DELLE INFRASTRUTTURE AI TEMPI DEI GIALLO-VERDI

di Tobia Costagliola

Un’analisi da un angolo visuale che fotografa la svolta della riforma come è e come presubilmente sarà con la nuova compagine governativa attraverso il “punto nave” di un autorevole commentatore. Della materia, a livello governativo, rifacendoci alla storia del nostro Paese, non è che ministri e sottosegretari diventavano “imparati”, anzi, prima di capire qualcosa, hanno sempre subito le critiche del mondo dello shipping. Ma l’Italia ha continuato a navigare, a costruire e tanto rimane ancora da fare. Noi siamo ottimisti. (DL)

Infrastrutture e Porti nel lungo, altalenante , contraddittorio e confuso esordio della nuova Legislatura.

Il Servizio Studi della Camera dei Deputati, di concerto con l’Autorità Nazionale Anticorruzione e l’Istituto di Ricerca Cresme, ha recentemente prodotto un’analisi sullo stato della programmazione e della realizzazione delle “infrastrutture strategiche e prioritarie” sulla base di dati aggiornati al 31 maggio 2018. Il costo necessario per la realizzazione delle infrastrutture strategiche relative a porti, interporti, aeroporti, ferrovie, strade, metropolitane e altre opere di collegamento è stato stimato in circa 317 miliardi. La relazione contiene un minuzioso riparto dei costi per opera e dettaglio territoriale. Al momento non è dato di conoscere l’atteggiamento del Governo di fronte a detto “listone” di spesa anche alla luce delle mutate condizioni finanziarie e logistiche nazionali.

Nelle nostre precedenti dissertazioni sull'argomento avevamo preso atto dei legittimi ed eclatanti annunci dei nuovi governanti che promettevano per settembre, l'inizio di una grande rivoluzione che avrebbe finalmente risolto gli atavici problemi della Nazione.

Settembre è trascorso senza che accadesse nulla di traumatico come da molti paventato e da alcuni auspicato. Va anche detto, tuttavia, che alcuni dei genovesi che applaudirono i nuovi governanti dopo il crollo del ponte Morandi siano già pentiti. Tuttavia, la manifestazione dell'8 ottobre, a Genova, dovrebbe aver finalmente sancito, l'impegno concreto del Governo, per procedere, con la massima serietà e celermente, alla soluzione di tutti i problemi, da quelli degli sfollati, alla viabilità alternativa e, infine, alla ricostruzione del ponte, senza ulteriori ritardi. Non c'è più bisogno di aizzare continuamente la popolazione contro i responsabili della tragedia a cui provvederà quella Giustizia in cui tutti, ancora, dobbiamo credere. Alimentare la rabbia ed il desiderio di linciaggio è inutile ed improduttivo: con l'aria (di populismo) che tira, serve solo a dare quella effimera soddisfazione per quell'illusorio e temporaneo senso di aggregazione contro il "nemico" segnato "a dito". Nel frattempo, l'attuazione del più generale programma di Governo promesso agli elettori procede inarrestabile nonostante sia stato ridicolizzato da più parti e ad onta delle serrate critiche sia nazionali che comunitarie alla manovra economica appena varata. Il tono dei proclami è sempre più perentorio e provocatorio soprattutto nei confronti della UE ma è ineluttabile come l'indice di gradimento degli elettori per la coalizione giallo-verde continua a crescere inesorabilmente, anche se con un maggior rafforzamento della Lega rispetto ai 5 Stelle. Tutto ciò con una opposizione inconsistente e divisa, nonostante le inefficaci e grottesche spinte per una maggiore unità.

Il Giornale Unico Nazionale unica vera opposizione e una voce fuori dal coro.

L'intento di addentrarci nell'argomento Porti e Infrastrutture può suonare alquanto balzana perché richiederebbe un contesto politico-economico, se non più tranquillo, almeno un po' più normale, più regolare. Ciò nonostante, mi piace l'illusione di scrivere e discutere di problematiche che avrebbero soluzioni e sviluppi in una atmosfera di buon senso, tutela dei veri interessi comuni a tutti gli italiani, quelli che sanno e quelli...che non sanno... Credo sia d'uopo, prima di affrontare obiettivamente questi argomenti di fare alcune doverose considerazioni sul clima politico che rimane, ancora pericolosamente, al livello preelettorale, come se il tempo si fosse fermato.

In questo contesto si rileva, tuttavia, una sorprendente ed insolita coesione della stampa nazionale che, con estrema compattezza, quotidianamente, si oppone alla politica governativa ritenuta devastante e foriera di una tragedia senza precedenti che ben presto porterà l'Italia ad essere il fanalino di coda della crescita dell'Eurozona, col suo catastrofico aumento del debito pubblico, e

diminuzione dell'occupazione. Ma si fa viva una voce fuori dal coro che definisce la stampa nazionale "Il Giornale Unico Nazionale (GUN)" che, di fatto, è divenuto, in pochi mesi, il vero partito di opposizione al governo Lega-M5S.

E' la voce di Antonio Socci, sgradevole per qualcuno, che dal suo blog "Lo Straniero", pubblicato il 20 sett. da Libero, si scaglia contro i Media che << fecero (o giustificarono) le politiche devastanti del passato, che hanno provocato povertà, e ora attaccano un governo che cambia strada>>

Socci riesce, con estrema chiarezza a fare alcune considerazioni che non possono non richiamare l'attenzione di quelle menti scevre da pregiudizi ideologici e ancora in grado di dominare rabbia, rancore, frustrazioni e disillusioni accumulate nei tristi anni di questa nostra "mutante" Repubblica. Socci evidenzia come <<il Def del governo Lega-M5S punta proprio a ridurre il debito, ma più seriamente, cioè attraverso la crescita, spinta da una manovra economica espansiva >>. E' significativo che quanto afferma Socci e sostiene la coalizione al Governo, non è affatto una novità ma ha una illustre progenitura, quella di Matteo Renzi, che mentre ora "spara a palle incatenate contro il Def espansivo del Governo, l'anno passato nel libro "Avanti", aveva lanciato una proposta ancora più dirompente: il deficit al 2,9% per cinque anni. Nessuno gridò allo scandalo.

Peraltro Renzi aveva spiegato la sua proposta in una conferenza di presentazione del suo libro (che sta su Youtube) dove diceva alcune cose molto interessanti: "Il 2,9% di deficit per i prossimi cinque anni è una proposta politica che nei prossimi mesi l'arco istituzionale italiano dovrà comunque discutere. Non lo dico quindi dal punto di vista del PD o mio personale: è un dato di fatto, una proposta significativa che sta in piedi e che permetterebbe agli italiani di avere almeno 30 miliardi di tasse in meno da pagare. E' l'unico modo per rafforzare la crescita e creare posti di lavoro" (sic!) [...] Il Def del governo Lega-M5S punta proprio a ridurre il debito, ma più seriamente, cioè attraverso la crescita, spinta da una manovra economica espansiva. E' plausibile. Del resto è stato Renzi stesso, nella conferenza che ho citato, a sostenere che proprio la spesa in deficit è il modo per avere crescita e occupazione, quindi aumento del Pil e diminuzione del debito.

Però lui e il PD non hanno praticato questa via e lasciandosi costringere dalla Ue a prendere la strada opposta, quella dell'austerità tedesca, il debito è schizzato più in alto che mai [...]Una cosa è certa: la politica "lacrime e sangue" imposta dalla Germania si è dimostrata fallimentare e bisogna cambiare strada. Ora ci stanno provando. Peggio di quelli del passato non possono fare>>.

Mi viene da dire con tono distaccato, pur se pervaso da legittimi dubbi e preoccupazioni per il nostro futuro : ai posteri l'ardua sentenza ! Questa volta , però', siamo noi i posteri di noi stessi perché i tempi sono molto ristretti per poter uscire dal pantano in cui ci troviamo e sarà ancora la nostra stessa generazione a verificare sulla sua pelle se "la ricetta è quella giusta o no...

Cosa sta facendo questo Nuovo Governo Giallo-verde?

Nel frattempo il Governo, apparentemente indifferente all'aumento dello "spread" ed alle critiche diffuse per il suo Def, prosegue con il Reddito di cittadinanza, Flat Tax, abolizione della legge Fornero, decreto sicurezza, condivisibile presa di posizione nei confronti della Germania (che in base a scellerati precedenti accordi, pretende di inviarcì dei "charter" con speciali turisti), pesanti interventi nelle strutture amministrative, sostituzione di tecnici e funzionari ritenuti inaffidabili ecc ecc. Le "male lingue" che si esprimono tramite il citato GUN, si chiedono se gli attuali governanti, in considerazione del crescente e seppure incomprensibile consenso, siano veramente sul punto di diventare una forza politica egemone e capace di radicarsi nel Paese per molti anni. Allo stesso tempo, però, contrappongono la visione di un Governo che sta "arrancando" e il cui << orizzonte temporale si estende al massimo fino alle elezioni europee della prossima primavera (Cfr A.Panebianco. Corriere della Sera 2. Ott.018)>>. Ciò non impedisce a Salvini di replicare agli attacchi di Junker :<< Sparirete tra pochi mesi. Noi tiriamo dritto ! >>(sic!).

Dopo questa lunga e doverosa premessa che evidenzia solo una parte dell'attuale scenario del lungo periodo post elettorale, credo sia meglio ripiegare e rientrare nel nostro consueto , forse noioso e ambizioso dissertare sui porti e sulle infrastrutture.

Infrastrutture e Porti: la scena

E' significativo il radicale cambio di programma del Governo che, dopo il crollo del Ponte Morandi, seguito all'incidente sulla tangenziale di Bologna, decideva di dare un forte impulso anche alle Grandi Opere oltre che alla revisione delle infrastrutture esistenti. "Obtorto collo", i nuovi Governanti hanno dovuto prendere atto della fragilità del nostro sistema viario e soprattutto di quanto incidesse il solo ponte Morandi non solo sulla viabilità di Genova ma su tutto il sistema dei trasporti e comunicazioni dell'intero Paese, con risvolti anche verso i paesi confinanti. E che dire dei danni economici, non solo per Genova e per la Liguria, ma che attraverso i vitali, ma per taluni, ancora incomprensibili "meccanismi" della moderna "logistica" si riflettono, inevitabilmente, su tutto il paese ? Addio quindi ai propositi di rinunciare alle grandi opere in favore di quelle opere altrettanto necessarie volte a migliorare la mobilità dei cittadini elettori ma, soprattutto, ad ottenerne un più facile e immediato consenso. Sarebbe stato una operazione geniale quella di utilizzare le risorse per le Grandi Opere, ritenute fino ad allora, inutili e dispendiose, per finanziare opere con maggiore "rendita " elettorale e supportare, almeno in parte, l'insostenibile costo per la realizzazione di tutte le promesse preelettorali.

Ciò nonostante, anche i nuovi governanti, stanno ora sperimentando il triste impatto con una realtà che va ben oltre il potere ed il colore politico : la burocrazia , che tutto sovrasta, tutto condiziona e che frena anche i "motori avviati al massimo dei giri"!

E qui mi corre l'obbligo di ritornare anche su un noto ritornello : quello dei "sette peccati capitali" del Cottarelli, individuati, anche dai nuovi governanti, che cercano di affrontare, goffamente, secondo alcuni, con uno scarso livello di

competenza e un pizzico di ingenuità, secondo altri o, con grande malizia, secondo altri ancora, a proprio uso e consumo...

Qualche esempio dell'impegno di "rinnovamento" del MIT: lo sradicamento dalla esistente struttura di quelle "colonne portanti" divenute improvvisamente obsolete ed inadeguate forse proprio a causa della consolidata esperienza acquisita in tanti anni di gestione di problematiche tecniche, legali ed amministrative per lo più sconosciute ai nuovi arrivati. Con sorprendente rapidità, senza neanche aver tentato di valutare l'efficienza e la validità di una struttura che tradizionalmente è da sempre stata un solido pilastro di ogni dicastero, pur nell'avvicinarsi dei Governi di vari colori, è stata costituita una "struttura tecnica di missione". Lo ha annunciato il ministro Toninelli, con grande enfasi, ritenendolo "un passo importante" verso la piena funzionalità del dicastero. << E'una struttura tecnica che copre la maggior parte degli ambiti, in particolare sulla mobilità elettrica (!) >> spiega Toninelli.

<< E una squadra dedita ad analisi scientifiche con elevate competenze >> Si tratta di 14 tecnici, quali docenti di diritto, economia, architettura e trasporti, avvocati, magistrati ed esperti in logistica. Una squadra di 14 persone tra cui è stato inserito un solo superstite della vecchia struttura: un docente. Ciò denota la grande sensibilità e attenzione del nuovo governo per "ripulire" tutte le strutture dello Stato, anche quelle che dovrebbero essere inamovibili a garanzia della sua stessa esistenza più propriamente definiti "poteri indipendenti". Si tratta solo di un esempio che ci riguarda da vicino ma, lo stesso criterio viene man mano adottato anche negli altri dicasteri e non solo. Chissà !?... forse questo nuovo approccio potrà essere la chiave vincente per superare non solo i famosi "sette peccati capitali", ma anche tutte le anomalie che hanno afflitto finora il nostro Paese...Mai dire mai...

Animato da "buona fede", nutro ancora una speranza: che i giallo-verdi abbiano ragione e che la loro ricetta sia quella vincente. Bisogna riconoscere, tra i vari cambiamenti di rotta e ripensamenti, tra le contraddizioni a giorni alterni che spesso contrastano con la fermezza di una parte della coalizione, che aleggia anche un certo grado di umiltà che, per l'appunto, consente di correggere, di rivedere certe posizioni ritenute assurde ed insostenibili. Di Maio nelle sue posizioni sempre altalenanti ma tendenti ad una diplomatica moderazione ora si dice disposto a trattare con l'Europa.

Ma con uno spread a livelli catastrofici, Salvini afferma, come massima espressione della sua filosofia e della sua competenza economico-finanziaria, che "è in atto uno scontro tra economia reale ed economia virtuale". Però, contemporaneamente, afferma che l'anomalo incremento dello spread "riflette manovre occulte, alla vecchia maniera, di quei poteri forti che vogliono affossare l'Italia ma che non ci riusciranno: Noi andremo avanti per la nostra strada" >> E quando il buon Junker, al limite della esasperazione, riesce perfino a classificare "i nazionalisti stupidi ed i populistici ottusi", Salvini afferma: << I nemici dell'Europa sono quelli asserragliati nei Bunkers di Bruxelles>>

E' in atto, ormai, una guerra, mentre l'Italia arranca e attende segni tangibili di quegli interventi strutturali (in senso lato) da troppo tempo attesi e che si aprano

i cordoni di borse non ancora ben identificate. Nel frattempo, qualunque ne possa essere la causa, artificiale o naturale, lo spread supera quota 300 (al momento in cui scrivo) e qualche banca italiana con margini più risicati comincia già a temere che di questo passo dovrà, prima o poi, pensare ad un aumento di capitale. Cosa accadrà se tutte le grandi banche saranno gradualmente costrette ad iniziare questa estrema operazione? Qualcuno, seduto sulla sponda del grande fiume, potrebbe, follemente compiaciuto, commentare : finalmente! Le banche, “longa manus” della finanza di Bruxelles, pagheranno il “ fio dei loro misfatti”....

La fiducia del popolo italiano

Gli elettori italiani hanno votato animati da sentimenti di rabbia e con l'intento di punire coloro che ci hanno governato durante gli ultimi dieci anni. Il popolo italiano, “un popolo di poeti, di artisti, di eroi, di santi, di pensatori, di scienziati, di navigatori, di trasmigratori”, ha preferito assecondare ed inseguire i sogni di Salvini e di Di Maio confidando nella loro credibilità anziché continuare a legittimare una sinistra insignificante, insipiente, rissosa e paralizzata ma ancora capace di usare le poche energie intellettuali residue per continuare a farsi male da sola... Il popolo italiano , al 62 % , con tendenziale incremento, ha preferito dare fiducia a gente definita illetterata, ignorante, sprovveduta e senza esperienza di governo. Questa preferenza rappresenta un paradosso, tutto italiano, in quanto il PD ed i partiti che l'hanno preceduto, fin dal dopoguerra, avevano rappresentato, senza soluzione di continuità, il fior fiore della cultura nazionale mantenendo, tra l'altro, una posizione elitaria in tal senso, pur ostentando la rappresentanza di una classe operaia ignorante, poco acculturata a cui, tuttavia, non è stato mai dato il privilegio, tranne qualche misera eccezione, di partecipare alla gestione del potere (vedi polemica in corso tra E,G Della Loggia e E,Macaluso). Siamo ridotti proprio male.... Ma chissà, talvolta i sogni si avverano. Quasi come effetto di una nemesi storica, ora , lo scenario è mutato : quel popolo, quasi sempre snobbato nei fatti, dalla politica della prima e seconda Repubblica, nonostante la sua impreparazione, la sua inesperienza ed il presunto basso livello intellettuale, esasperato da menzogne e deluso dalla vecchia politica, è finalmente, andato al potere, o meglio, ora è più degnamente rappresentato.... E' opinione diffusa, soprattutto in Europa, che questo Governo porterà il paese al fallimento col consenso della maggioranza degli elettori che, quando se ne accorgeranno, sarà ormai troppo tardi. Altre opinioni, invece, riflettono la frustrazione e la rabbia per l'inutilità dei tanti sacrifici e disagi che non hanno prodotto gli attesi miglioramenti. Tanto vale, allora, tentare nuovi metodi e seguire le citate nuove teorie. Peggio di come è andata finora non potrà mai andare. Può anche succedere, come sostenuto e auspicato dai giallo-verdi, che questo popolo italiano tanto scottato e umiliato , possa riscattarsi e dare un violento e salutare scossone all'intera Europa...

La Riforma dei Porti del 2016 (un po' di ripasso)

Sono ormai due anni che , in coerenza con quanto previsto dal Piano Strategico della portualità e della logistica, è stata varato, con il D.L.169/2016 il riordino del sistema portuale italiano.

Da un dossier del Servizio Studi della Camera dei Deputati, riporto qui di seguito uno stralcio dal sommario della cosiddetta Riforma dei Porti (forse preparato per il buon ministro Toninelli che si dice abbia seguito, nottetempo, un corso rapido di apprendimento con l'esperto sottosegretario Edoardo Rixi ed il Capo di Gabinetto Gino Scaccia) del riordino del sistema portuale che prevedeva, in particolare:

1. Il superamento della logica dell'autorità portuale intesa come struttura amministrativa per lo più coincidente con una singola struttura portuale (monoscalo) e, pertanto, la sostituzione delle vecchie autorità portuali con nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) alle quali fanno capo più porti;
2. la conseguente riduzione del numero delle autorità portuali che sono state portate da 24 a 15, accorpando 57 porti italiani (con la possibilità di ulteriori riduzioni di strutture sulla base del monitoraggio della riforma, da effettuare dopo tre anni dall'entrata in vigore della stessa). E' previsto che le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale o nazionale. Si prevede che nei porti nei quali aveva sede un'autorità portuale soppressa sia istituito un Ufficio territoriale portuale;
3. una nuova programmazione degli investimenti portuali e una nuova procedura per i piani regolatori portuali;
4. la previsione del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese portuali;
5. la riarticolazione della governance;

Con riferimento agli organi delle Autorità di Sistema Portuale sono previsti in particolare:

- a) il Presidente dell'Autorità di sistema portuale con "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale", che è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con le Regioni interessate, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta;
- b) il Comitato di Gestione che sostituisce il vecchio comitato portuale e che risulta composto esclusivamente da soggetti istituzionali (presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, un componente designato dalla regione o da ciascuna regione dalle regioni il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni capoluogo di provincia sede di

porto o dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale; un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza). Con riguardo ai componenti di tale organo sono state inoltre previste specifiche forme di inconfirmità;

c) l'Organismo di partenariato della risorsa mare che è un nuovo organo con funzioni consultive dei rappresentanti degli operatori e delle imprese, composto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti che fanno parte del sistema dell'AdSP e in cui confluisce la rappresentanza delle categorie professionali e delle imprese: vi partecipano, tra gli altri, le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto ed i rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli operatori logistici, ferroviari, turistici che operano nel porto;

d) la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, istituita a livello centrale con sede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come organo di coordinamento nazionale delle nuove Autorità con il compito di coordinare e armonizzare le scelte strategiche per i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche relative alle concessioni demaniali marittime e le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Oltre a tali aspetti sono state modificate le competenze dei diversi organi (dal presidente, al comitato di gestione, al segretario generale), alcune competenze dell'autorità marittima, e sono state introdotte altre disposizioni di semplificazione e di coordinamento. E' infine stata prevista la costituzione di società cooperative per i servizi di ormeggio. Il Governo era stato delegato dall'articolo 8, comma 1, lettera f, della legge 7 agosto 2015, n. 124. a prevedere la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle autorità portuali, di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema, alla governance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali nonché alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti". In attuazione di questa legge delega il decreto legislativo n. 169/2016 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale 31 agosto 2016) è entrato in vigore il 15 settembre 2016 Successivamente, è stato emanato il decreto legislativo n. 232 del 2017 che contiene disposizioni integrative e correttive del precedente decreto legislativo.

e) Le nuove Autorità di Sistema portuale

Di seguito sono indicate le 15 nuove Autorità di sistema portuale, il porto sede dell'Autorità e gli altri porti che ne fanno parte:

1. Mare Ligure occidentale: Genova, Savona, Vado Ligure;
2. Mare Ligure orientale: La Spezia, Marina di Carrara;
3. Mar Tirreno settentrionale: Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo;
4. Mar Tirreno centro-settentrionale: Civitavecchia*, Fiumicino, Gaeta;
5. Mar Tirreno centrale: Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia;

6. **Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto: Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo); Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria;**
7. **Mare di Sardegna: Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);**
8. **Mare di Sicilia occidentale: Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani;**
9. **Mare di Sicilia orientale: Augusta, Catania;**
10. **Mare Adriatico meridionale: Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli;**
11. **Mare Ionio: Taranto;**
12. **Mare Adriatico centrale: Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona;**
13. **Mare Adriatico centro-settentrionale: Ravenna;**
14. **Mare Adriatico settentrionale: Venezia, Chioggia;**
15. **Mare Adriatico orientale: Trieste, Monfalcone (**).**

(*) Per il Porto di Civitavecchia è in corso un percorso per il riconoscimento della qualità di porto core.

(**) L'inserimento nell'Autorità portuale del Mare Adriatico orientale del porto di Monfalcone è avvenuta con DPR 29 marzo 2018, n. 57 (in vigore dal 14 giugno 2018) . Con comunicato del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 7 settembre 2018 è stato annunciato che sarà costituita, come sedicesima Autorità di Sistema portuale, l'Autorità dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

I porti che sono stati individuati come sede dell'Autorità fanno parte della rete centrale transeuropea (c.d. core). Il Regolamento UE n. 1315/2013 definisce la rete europea dei trasporti indicando una rete centrale ("core") che consiste di quelle parti della rete che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e, pertanto, da completare entro il 2030, e una rete "globale" ("comprehensive") connessa alla rete centrale, di cui costituisce l'articolazione primaria, che è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale, da completarsi entro il 2050. Nelle reti sono indicati collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali interconnessi per assicurare una mobilità efficiente nel continente europeo. Escludendo, per il momento, la navigazione interna e la nautica da diporto che costituiscono due corposi dossier separati, continuiamo con i seguenti ulteriori provvedimenti :

Incentivi per il miglioramento della logistica

La creazione di un unico Sistema nazionale di monitoraggio della logistica (SiNaMoLo) è stata prevista dalla legge n. 124 del 2017 (Legge annuale per la concorrenza, art. 1, co. 188). A tale sistema è previsto che contribuiscano: la piattaforma logistica nazionale digitale (PLN) ; il Sistema PMIS (Port Management Information System) delle Capitanerie di Porto; i Sistemi PIL (Piattaforma Integrata della Logistica) e PIC (Piattaforma Integrata Circolazione) delle Ferrovie dello Stato italiane; i PCS (Port Community System) delle Autorità Portuali; il SIMPT (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti); il SISTRI (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli; le piattaforme logistiche territoriali.

Sempre nell'ambito dell'intermodalità si inquadra il cosiddetto "marebonus", previsto dalla legge di stabilità 2016 (art. 1, comma 647), che ha previsto la concessione di contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. A tal fine è stata autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018.

Analogamente, con il cosiddetto "ferrobonus" sono stati autorizzati contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è stata autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 (art. 1, comma 648 della legge di Stabilità 2016). Con il decreto-legge n. 50 del 2017 è stata successivamente autorizzata la spesa di 35 milioni di euro per l'anno 2018 per il "marebonus", e la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2018 per il "ferrobonus". L'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi attinenti al "marebonus" e al "ferrobonus" sono state disciplinate dal decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti n.125 del 2017 e dal decreto ministeriale n.176 del 2017.

I soggetti beneficiari, con riferimento al ferrobonus, sono le imprese utenti di servizi ferroviari e gli operatori del trasporto combinato (MTO), con sede nell'ambito dello Spazio Economico Europeo costituite in forma di società di capitali, ivi incluse le società cooperative che presentino specifici requisiti di affidabilità economica e di regolarità giuridica. L'importo massimo del contributo in ogni caso non può superare 2,50 euro per treno*km ed è diretto ai soggetti che commissionano alle imprese ferroviarie in regime di trazione elettrica treni completi e che si impegnano a rispettare determinati livelli di trasporto intermodale o di incremento dei volumi di trasporto intermodale nel corso degli anni. I beneficiari del contributo, che siano operatori del trasporto combinato, sono tenuti a destinare a favore dei propri clienti, che hanno

usufruito di servizi di trasporto ferroviario, una riduzione del corrispettivo almeno pari al 50 per cento dell'ammontare dei contributi percepiti.

I soggetti beneficiari con riferimento al marebonus sono le imprese armatrici operanti in Italia, costituite anche in forma consorziata, cooperativa o attraverso slot agreement, aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che presentino specifici requisiti di affidabilità economica e di regolarità giuridica. La destinazione dell'incentivo avviene nei confronti delle imprese armatrici che presentino progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax a mezzo di navi iscritte nei registri e battenti bandiera di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, per il trasporto multimodale delle merci o il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria. I servizi destinatari del bonus devono proseguire e mantenere i miglioramenti qualitativi e quantitativi dei servizi esercitati almeno per i trentasei mesi successivi al termine del periodo dell'incentivazione, salvo i casi di comprovata forza maggiore. La misura del contributo massimo erogabile è pari a 10 centesimi di euro per ciascuna unità di trasporto imbarcata moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale. Le imprese beneficiarie dei contributi sono tenute a destinare annualmente a favore delle imprese clienti parte dei contributi ricevuti (in misura non inferiore al 70 per cento in favore delle imprese clienti che abbiano effettuato almeno centocinquanta imbarchi di unità di trasporto ammesse al contributo, mentre per i servizi eserciti in convenzione con una pubblica amministrazione i contributi devono interamente essere riversati a beneficio della clientela). Con riferimento a tali contributi in ogni fase del procedimento il soggetto gestore e il Ministero effettuano controlli e ispezioni, anche a campione, sulla documentazione e sul rispetto dei contratti presentati, al fine di verificare le condizioni per la fruizione e il mantenimento del contributo, nonché l'attuazione degli interventi finanziati.

Le Zone economiche speciali

Il decreto legge n. 91 del 2017 (art. 4) ha definito le procedure e le condizioni per istituire Zone economiche speciali (ZES) in alcune aree del Paese, in particolare nelle regioni definite dalla normativa europea come "meno sviluppate" o "in transizione", definendone le procedure e le condizioni. In Italia sono regioni meno sviluppate (con PIL pro capite inferiore al 75% della media europea) le regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni in transizione (con PIL pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) le regioni Sardegna, Abruzzo e Molise. La Zona economica speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti,

purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale facente parte della rete globale delle Reti di trasporto transeuropee, definite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013. Solo le regioni meno sviluppate o in transizione possono presentare una proposta di istituzione di ZES nel proprio territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche stabilite dal regolamento europeo, accompagnata da un piano di sviluppo strategico. Le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono presentare istanza di istituzione di ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento. Ciascuna ZES sarà istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Lo scopo delle Zone economiche speciali è quello di creare condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti e l'insediamento di nuove imprese. Tali imprese sono tenute al rispetto della normativa nazionale ed europea, nonché alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES e beneficiano di speciali condizioni. In particolare, le imprese che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o effettuano investimenti incrementali all'interno delle ZES possono usufruire di riduzione dei termini dei procedimenti e di semplificazione degli adempimenti rispetto alla normativa vigente. Inoltre, le ZES sono caratterizzate dall'attribuzione di benefici fiscali (indicati all'articolo 5): per gli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES, queste possono usufruire di un credito d'imposta, commisurato al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre 2020, nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Si tratta di una estensione dell'agevolazione già prevista dalla legge di Stabilità 2016, fino al 31 dicembre 2019, per gli investimenti in beni strumentali nuovi nelle stesse aree del Mezzogiorno. Le agevolazioni sono revocate se le imprese non mantengono la loro attività nella ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento. La ZES è gestita da un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione o delle regioni, nel caso di ZES interregionali, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici ivi operanti o che vi si insedieranno, nonché il coordinamento degli obiettivi di sviluppo, il D.L. n. 91/2017 ha previsto l'emanazione di un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata. Con DPCM 25 gennaio 2018, n. 12 è stato emanato il

Regolamento sull'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES), entrato in vigore il 27 febbraio 2018. Il Regolamento definisce: le modalita' per l'istituzione di ZES: la ZES e' di norma composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e Interporti, non puo' comprendere zone residenziali; è richiesto il rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e si prevede che in caso di porti non ricompresi nelle reti transeuropee questi debbano avere una rilevanza strategica per le attivita' di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e un nesso economico funzionale con l'Area portuale; per ciascuna regione l'area complessiva destinata alle ZES non puo' eccedere la superficie complessivamente indicata nell'allegato al Regolamento; i requisiti delle ZES interregionali; la durata delle ZES: non puo' essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile fino a un massimo di ulteriori sette anni, su richiesta delle regioni interessate sulla base dei risultati del monitoraggio dell'Agenzia per la coesione territoriale; i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area della ZES; i compiti del Comitato di indirizzo; i requisiti delle proposte ed il loro coordinamento con il Piano di sviluppo strategico.

Le Zone Logistiche semplificate

La legge di Bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1, co. 61-66) ha previsto l'istituzione delle Zone Logistiche semplificate (ZLS) nelle regioni del Paese in cui non sia consentito istituire una Zona economica speciale (ZES). L'istituzione delle Zone logistiche semplificate è consentita nel numero massimo di una per ciascuna regione, sempre a condizione che sia presente almeno un'area portuale della Rete transeuropea dei trasporti, definita dal regolamento (UE) n. 1315/2013. Con l'istituzione della ZLS si intende favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali di queste regioni prevedendo, per le imprese che vi operino, procedure amministrative semplificate analoghe a quelle previste per le ZES. Non è invece prevista l'attribuzione alle imprese dei benefici fiscali previsti nelle ZES. La Zona logistica semplificata è istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali.

L'annunciata nuova "Governance"

Molto è stato fatto e ancora molto resta da fare. Come abbiamo continuamente riferito in tempo reale, l'ex ministro Delrio, ha impiegato una intera legislatura, da esperto in endocrinologia e malattie del ricambio, per comprendere bene tutte le problematiche, apportando anche, in corso d'opera, alcune logiche correzioni di rotta. I due anni trascorsi sono stati caratterizzati dall'emissione di

una serie di norme e creazione di strutture volte a semplificare la governance dei porti , ma purtroppo a parte eclatanti annunci , presentazione di progetti e residue velleità campanilistiche si può affermare che poco è stato fatto per superare o ridurre quell'atavico "gap" che ci separa soprattutto dai porti del Nord Europa. C'è stato un gran parlare della via della Seta che ha provocato soltanto il clamore una fitta lista di porti che rivendicano la loro storica e naturale ubicazione su detto percorso, aumentando confusione, disorientamento e ritardi su tutte le inderogabili iniziative. Ma nonostante le velleità, i progetti, e soprattutto le solite " chiacchiere", l'Italia rischia veramente l'esclusione dalle grandi vie del traffico marittimo. Dai nostri frequenti reports avevamo evidenziato come solo due porti, Trieste e Genova, potevano avere ancora qualche chance di inserirsi seriamente sulla via della Seta. Ora, purtroppo, dopo la tragedia del ponte Morandi, Genova dovrà far miracoli per recuperare gli inevitabili e inquantificabili ritardi. Trieste sembra essere l'unico porto che forse potrebbe ancora farcela. Ma con l'aria che tira, con il tira e molla sul DEF, con la carenza cronica di risorse e con l'indistruttibile burocrazia, ce la farà? ...

Ma forse non tutto è perduto : il Governo sta preparando una " nuova" riforma dei porti ! Il Ministro Toninelli, supportato dai nuovi esperti , finalmente annuncia di lavorare su una nuova governance :<< Il governo italiano intende affrontare quanto prima un processo di rinnovamento della governance dei porti nazionali per renderne più efficienti e trasparenti le attività di pianificazione, gestione e controllo>> Per neutralizzare poi la minaccia europea sulle tasse, sarebbe opportuno trasformare le AdSP in imprese. L'idea degli esperti sarebbe quella di trasformare i porti in società per azioni pubbliche. Così anticipa il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi: <<Chi lavora nei porti ne conosce la scarsa capacità di manovra: il ministero spesso entra anche in questioni minime, con una forte dilatazione dei tempi, che si accompagna alla minima autonomia di spesa, con effetti negativi su tutti i piani: il finanziamento alla nuova diga di Genova rischia di mettere a rischio il rapporto tra deficit e prodotto interno lordo, ma nel contempo devo vergognarmi perché nel Fondo di riparto, Olbia beneficia di soli 225 euro >>.

Conclusioni

Apportare correzioni ed integrazioni, alla luce dell'esperienza dei due anni trascorsi, è quanto può essere auspicato da ogni persona di buon senso. Ma, ahimè, a giudicare da come i nuovi governanti si stanno comportando con i cosiddetti "poteri pubblici indipendenti" , c'è già chi teme che sia iniziato un tentativo per smantellare la riforma di Delrio sopra descritta. Sarebbe estremamente pericoloso ricominciare tutto daccapo col rischio di paralizzare o ritardare ogni processo costruttivo. Già si intravede un ritorno dei sindaci nei comitati mentre è ancora vivo l'eco del proclama di Delrio : via i sindaci e i politici dai porti ! E non ci vuole tanta immaginazione per prevedere un ritorno delle spinte campanilistiche e di richieste di maggiore autonomia dei singoli porti. Che tali rivendicazioni siano giuste o sbagliate, possiamo ancora permetterci il lusso di prolungati dibattiti e polemiche come sta accadendo in questo travagliato avvio di nuova legislatura ?

Ritornando ai principi fondamentali, dopo aver citato il pensiero di Antonio Socci, non posso esimermi dal riportare un breve stralcio di quanto scritto da Maurizio Ferrera sul Corriere della Sera del 9 ottobre :

<< [...]L'aumento dello spread sui titoli italiani non dipende da un complotto, ma da legittime e comprensibili preoccupazioni nei confronti di ciò che sta accadendo in Italia. Per convincersene basta dare un'occhiata ai mezzi d'informazione internazionali. Le misure, i progetti, le dichiarazioni del nuovo governo giallo-verde sono considerate come primo «assaggio» di una trasformazione politica — il sovranismo al governo — che potrebbe in futuro interessare altri Paesi europei e forse la stessa Unione. Dopo la Germania e la Francia, siamo il terzo Paese per peso politico, abbiamo la seconda manifattura d'Europa, condividiamo moneta e mercato con altri 19 Paesi membri. E ci stupiamo se gli altri ci osservano e ci giudicano?

I timori non provengono solo dal cosiddetto establishment, i «poteri forti». Ad essere perplessi e inquieti sono anche gli elettori moderati, quelli che si collocano fra il centro-destra e il centro-sinistra e che desiderano il cambiamento ma in forme ordinate e prevedibili. E che ancora credono nel progetto europeo, anche se magari non condividono tutte le politiche Ue. Un recente rapporto del Pew Research Center segnala che questi elettori costituiscono ancora la maggioranza nei principali Paesi: Germania (68%), Francia (53%), Spagna (51%), Olanda (72%), Svezia (80%). In Italia la percentuale è al 47% e può darsi che sia recentemente diminuita. Ma stiamo in ogni modo parlando di una quota consistente di elettori, che molto probabilmente condividono i dubbi e i timori di tutti i moderati europei in merito allo scenario che si è aperto con la formazione del governo Di Maio-Salvini[...].

Tobia Costagliola

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

GIALLO NEL MEDITERRANEO ?

Un traghetto della società tunisina Cotunav a 15 miglia di Capo Corso ha speronato il 7 ottobre una nave portacontainer rimanendo incastrata nello scafo da cui è fuoriuscito un notevole sversamento di olio combustibile. Pubblichiamo la lettera del comandante Malatesta e i comunicati della Guardia Costiera.

Permangono dubbi e perplessità su questa collisione, la portacontainer era ferma? All'ancora ? In una area molto pericolosa e mare profondo. Le due unità sono rimaste qualche giorno incastrate... Il confine con il santuario dei cetacei.

Ciao Decio,ti invio qualche riflessione sull'assurda collisione avvenuta giorni fa a NordOvest di Capo Corso.

Bruno Malatesta

Tempo fa, faceva sorridere un video su YT relativo alla situazione "near miss" di una nave da guerra americana e il custode di un faro in Normandia. Per farla breve, l'unità statunitense non si accorgeva che il target (cioè il faro) sul suo radar era fermo, ritenendo che fosse invece una nave in rotta di collisione.

La tragica vicenda a NordOvest di Capo Corso degli ultimi giorni, cioè una collisione tra un tragheto ed una bulk carrier alla fonda, ci ha inquietato davvero come persone di mare e come abitanti della costa attigua.

Le condimeteo erano favorevoli: com'è potuto accadere? Ma anche: perchè i media evidenziano il fatto che lo spilling abbia "fortunatamente" una deriva verso Ovest: cioè ci sentiamo sollevati che le "provvidenziali" condimeteo sospingano il materiale inquinante verso un altro punto del Mediterraneo?

Poi, essendo gli equipaggi delle due navi non appartenenti alle nostre comunità, non sentiamo la necessità di criticare il loro operato, esercitato però in un'area di mare regolata dalla massima protezione ambientale.

Senza anticipare nulla, poichè sappiamo bene che le cose di mare si devono capire in mare e non a casa, però stanno sorgendo le prime perplessità: il ponte del tragheto era presidiato? Oppure hanno avuto un'avaria tale da centrare lo scafo dell'inerte bulk carrier alla fonda? O magari è stato fatto di proposito?

Fossimo stati dinnanzi ad altri sinistri marittimi del passato, a quest'ora l'incompetente e improvvisata gogna dei condannati mediatici sarebbe già molto ricca...

Bruno Malatesta

LE COMUNICAZIONI DELLA GUARDIA COSTIERA

Continuano sotto il coordinamento delle autorità francesi e in ottemperanza al piano internazionale d'intervento antinquamento RAMOGEPOL, per conto del Ministero dell'Ambiente, le attività di monitoraggio dei mezzi aerei e navali della Guardia Costiera italiana e le attività di contenimento e bonifica dell'inquinamento svolta dai mezzi Castalia.

Nonostante le attuali (del 8 ottobre) condizioni meteomarine risultino essere in peggioramento, la macchia, al momento, non interessa le acque di responsabilità italiana.

La Direzione Marittima di Genova, dando seguito alle indicazioni del Ministro dell'Ambiente Sergio Costa, ha provveduto, in maniera preventiva, ad emanare una diffida ai Comandanti ed Armatori delle navi, al fine di adottare senza ritardo ogni misura atta a prevenire ogni rischio ambientale in un' area di particolare interesse, dove risiede la zona di protezione ecologica ed il Santuario dei Cetacei, denominato Pelagos. Analoghi provvedimenti sono stati adottati dalle Direzioni Marittime di Livorno ed Olbia, Comandi Regionali prossimi all'area attualmente interessata dall'inquinamento.

Roma 11 ottobre 2018

Nella serata di 12 ottobre, intorno alle 21.20, i due mercantili coinvolti nella collisione di domenica scorsa a Nord della Corsica, si sono separati autonomamente probabilmente a causa del moto ondoso.

A seguito di questo accadimento, intorno alla M/N Virginia sono state stese panne assorbenti. Impegnato nell'area per le operazioni di contenimento anche un rimorchiatore Castalia.

Sono in corso valutazioni in merito al trasferimento delle due unità verso porti non italiani.

Questa mattina i mezzi aerei della Guardia Costiera in attività di monitoraggio, hanno riportato uno spostamento di alcune macchie, originariamente avvistate a 14 miglia dalle coste savonesi, verso sud-ovest, con relativo allontanamento dalla costa italiana.

La Guardia Costiera di Savona sulla scorta di queste informazioni, ha emanato, sempre nella serata di ieri, diffida nei confronti delle due unità oggetto della collisione.

Su richiesta della Guardia Costiera italiana e direttiva del Ministro dell'Ambiente sono stati attivati tre mezzi Castalia, concessionaria del servizio di antinquinamento nazionale, che dirigono verso l'area ligure interessata per porre in essere le necessarie operazioni di contenimento dell'inquinamento. Presente sul posto anche una unità navale della Guardia Costiera di Savona.

Mezzi aerei e Nave Peluso della Guardia Costiera italiana continueranno nell'attività di monitoraggio.

o*o*o*o*o*o*o*o

INFORMAZIONI EVENTI

SIAT, Prospettive e sfide dell'economia del mare

Il 18 ottobre si svolgerà all'auditorium dell'Acquario di Genova dalle 9 alle 13 la seconda edizione del Convegno Tecnico SIAT dal titolo : “ Prospettive e sfide dell'economia del mare: quale ruolo per Genova e la Liguria “. Per partecipare all'evento contact: convegnotecnico@siatass.com; www.siat-assicurazioni.it

Premio San Giorgio 2018

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. con il sostegno della Confederazione Italiana Armatori, il Registro Italiano Navale , l' Ordine degli Ingegneri e con il patrocinio dell'Autorità Portuale di Genova consegnerà le Targhe “ *Attilio Traversa*”, *Guglielmo Levi e Aldo Marletta* ai migliori diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico (ITTL) San Giorgio nell'anno 2017/2018 per le sezioni di Coperta, Macchina, Costruttori e Logistica ed alcune borse di studio a studenti meritevoli. Seguirà la premiazione dei migliori allievi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile , riconoscimenti degli ex allievi ed ex docenti del Nautico e di privati. La Targa San Giorgio 2018 verrà conferita all'ing. Franco Porcellacchia.

La cerimonia si svolgerà nella sala delle Compere di palazzo San Giorgio sabato 20 ottobre alle ore 10.15.

Il Premio è stato ideato nel 1967 da Decio Lucano e Alberto Cameli e si svolge ininterrottamente da quella data, segno degli alti valori etici ed educativi rappresentati

Soluzioni innovative nel campo della copertura e della distribuzione dei rischi speciali

Siamo lieti di invitarvi all'evento si terrà a Milano il 30 ottobre 2018

presso Palazzo Parigi - Corso di Porta Nuova, 1 , ore 17.30

Dando seguito al Piano Industriale 2018-2020 del Gruppo Cattolica Assicurazioni, vi presenteremo le soluzioni innovative nel campo della copertura e della distribuzione dei rischi speciali.

Si prega di confermare la propria presenza alla segreteria organizzativa 3371144365, via email segreteria.organizzativa@cattolicaassicurazioni.it

TECNICO DELL'OSPITALITA'

La Fondazione Accademia italiana della Marina mercantile, insieme alla compagnia di navigazione Costa Crociere, propone il primo percorso ITS mai realizzato in Italia per "Tecnico dell'ospitalità", una figura richiesta a bordo nel settore Hotellerie, specializzata nell'accoglienza degli ospiti.

Si tratta di un ruolo che richiede, oltre ad un'ottima conoscenza dell'inglese e di altre lingue straniere, la capacità di saper comunicare efficacemente con gli ospiti per fornire loro le informazioni necessarie sui servizi e l'offerta di bordo.

Per informazioni: www.accademiamarinamercantile.it

* * * * *

LIBRI, LETTURE, PRESENTAZIONI

LE NAVI DEI FLORIO

Le navi dei Florio

Storia delle attività armatoriali 1840-1931

di Paolo Piccione, Nuova IPSA editore

Bistrò del Teatro Massimo Mercoledì 24 ottobre 2018 ore 17.00

Piazza Giuseppe Verdi - Palermo

Interventi di Giancarlo Teresi Salvatore Requierez Vincenzo Prestigiacomo

Sarà presente l'Autore

I Florio furono i più grandi armatori siciliani del XIX secolo, i primi che collegarono la Sicilia con il continente, i primi ad attivare le rotte transatlantiche tra la penisola italiana e il Nord America con servizi regolari di linea.

AMI un amico dalle stelle – Enrique Barrios – Edizioni Il Punto d'Incontro

“Scrivi tutto ma non dimenticarti di dire che è una favola.”

Così 'Ami' esorta l'autore del libro, a specificare l'aspetto fantastico di questa sorprendente avventura. Il racconto prende forma dall'incontro tra Pierre, un ragazzino di 9 anni ed un meraviglioso 'Ami-co' di grande saggezza; un amico che giunge da un lontano pianeta e che trasmetterà a Pierre la conoscenza delle grandi leggi cosmiche che reggono l'esistenza dell'Universo stesso nonché dei suoi abitanti; abitanti che hanno la facoltà di operare interscambi allo scopo di progredire nella scala evolutiva. Ciò può apparire utopico solamente agli abitanti di quei pianeti che non hanno ancora superato la soglia minima di evoluzione planetaria. Anche gli abitanti della Terra sono destinati a far parte della grande Confederazione dei pianeti evoluti, ma solamente quando avranno abbandonato le dinamiche distruttive derivanti dall'utilizzo di strumenti di uccisione e di distruzione di massa. Questo incontro, avvenuto alcuni decenni orsono, ma più che mai attuale per l'importanza del messaggio che trasmette, fa in realtà parte di un piano ben preciso che ha lo scopo di aumentare la consapevolezza sociale sulla vera natura dell'uomo e della sua appartenenza ad una famiglia ben più ampia alla quale, in realtà, fa parte.

Lo scopo dell'incontro è stato di trasmettere questa conoscenza attraverso la stesura di questo libro. Ami ha però avvertito il protagonista che gli adulti non avrebbero approfittato di questa informazione perché per loro è 'più facile credere a cose orribili anche se false piuttosto che a cose meravigliose anche se vere'. Per evitargli problemi si è raccomandato di dire che tutto questo è una fantasia, una favola.

Questo libro meraviglioso è stato tradotto in molte lingue e dato lo straordinario messaggio veicolato viene adottato da insegnanti ed educatori in molti paesi del mondo.

Alessandra Forest

Emilio Salgari, Il Capitano della fantasia

Giovedì 18 ottobre 2018, alle ore 17.00, nell'Aula Magna del Nautico San Giorgio, in Calata Darsena, verrà presentato il libro di Felice Pozzo "Emilio Salgari – Il Capitano della fantasia" ,

Felice Pozzo, vercellese, è considerato tra i principali studiosi e scrittori di Salgari; gli ha dedicato numerosi saggi e articoli.

Il Pozzo, nel novembre 2011, pronunciò qui in Darsena il discorso introduttivo durante la cerimonia in cui venne conferito a Salgari l'attestato di Capitano, tanto fantasticato e desiderato durante tutta la vita.

Il diploma venne consegnato dal Preside Wladimiro Iozzi al pronipote Romero Salgari. Parlerà il prof. Francesco Surdich con un breve intervento di Virgilio Bozzo.

AGENDA NAUTICA, culto, collezione , utilissima pubblicazione

L'Agenda Nautica 2019 è in Libreria. Il Mare , Roma

Uno strumento indispensabile a chi va per mare, ma ormai anche un oggetto di culto e da collezione.

Anche quest'anno blu, essenziale, elegante, insensibile alle mode... come il Mare. Basta un clic per assicurarsene una copia, da ricevere a casa o ritirare in libreria.

Dagli anni Cinquanta l'IIM (Istituto Idrografico della Marina) redige e pubblica l'Agenda Nautica, ormai diventata un autentico oggetto da collezione. Ricca di informazioni utili per tutti gli amanti del mare, l'agenda spazia da aree tematiche di carattere generale - quali il calendario perpetuo, notizie geografiche e tavole di conversione – ad altre più legate al mondo della nautica, con gli aggiornamenti sulle norme giuridiche relative al diporto, le principali strumentazioni cartografiche e di sicurezza in uso. Vi sono inoltre nozioni meteorologiche, schede di avvistamento cetacei, le foto e i profili di tutte le unità della Marina Militare e tanto altro ancora. Ogni anno un tema iconografico correda il fondo pagina del calendario. L'Agenda è corredata da un dvd multimediale. (€ 22).

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Cardinale Giulio Raimondo Mazzarino

(Pescina, L'Aquila, 1602 - Vincennes 1661);
frammenti da "Breviario dei Politici", 1684- Mondadori

"Disbrigarvi tosto dall' ospitalità d'un molesto forestiero"

"Stai in appuntamento col tuo servidore, che in dargli tu qualche cenno, venga a chiamarti con gran premura come se si trattasse di un grande interesse di moneta. O pure spedisce una staffetta con mostra d'urgenza. O si finga venuta

nuova d'insorti torbidi fra' sudditi. O che dal medico ti è stato vietato parlare, bere ec. Fa venire un cavallo sellato in atto di dovere in quell'istante porti in viaggio. In fargli dar la biada per li suoi cavalli, sia ben strofinata dentro la pelle di un lupo. Se gli dia stalla, ma in cui vi sia sotterrato il cadavere altresì di un lupo. Assegnali stanza, ma con un letto situato ad arte sotto qualche finestra, la quale stia aperta in tempo di piova. Si serrino gli spiragli del cammino (sic) per rovesciare il fumo all'abitazione; e bisognando, anche si dia fuoco a una fornace, non mai per l'innanzi provata con le fiamme"

fine