

DL NEWS **economia cultura attualità**

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 5 dicembre 2017

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

Nell'interno: La storia del Conte Rosso e Conte Verde di Francesco Pittaluga; L'Italia non capisce che cos'è il patrimonio galleggiante, come far rinascere l'Elettra di Giovanni Panella; Tobia Costagliola prosegue nella sua analisi della riforma portuale; Francesco Morici, broker da Rotterdam, ci scrive sulle cyber risk e Stefano Briata stende la cronaca degli stati generali dei porti e il convegno sui pirati informatici; Giorgio Marega ci invia le sue osservazioni su Venezia e le grandi navi dal lato scientifico-antropologico; chiude la rassegna un racconto di Natale di Ugo Doderò . Buon viaggio !

TOPSAILS

a cura di Decio Lucano

Il Bey di Tripoli, torneranno gli anni “d'oro” delle scorrerie barbaresche ? Sembra questa la sensazione (paradossalmente interpretata) che dà un acconcio articolo della RIVISTA MARITTIMA di ottobre di Massimo de Leonardis sulle Marine preunitarie dei Regni di Sardegna e delle Due Sicilie contro i pirati barbareschi armati dal Bey di Tripoli.. Ricatti, riscatti, incursioni, battaglie navali che durarono fino al 1844 tra italiani e musulmani del Nord Africa, dalla Libia alla Tunisia, Algeria e Marocco, che si sentivano i padroni del Mediterraneo. Poi la Storia ha preso una svolta diversa ..., ma i “fattori” non cambiano. Leggetevi il libro di Renato Ferraro “Romanzetto di amori, di mari e di battaglie” , Di Mauro editore , capirete tutto della storia recente.

Fake News . Meno giornali e più social, ma anche più fake news: i media in Italia nel Rapporto Censis. Presentato a Roma il 51° 'Rapporto sulla situazione sociale del Paese, compreso il consueto focus dedicato alla dieta mediatica degli italiani. Prosegue il calo dei lettori di quotidiani, stabili i tg, in (minima) ripresa i periodici. Boom per tv e radio online. Testo in <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24123>

Concorrenza. Pubblicità occulta sui social, gli influencer “obbediscono” all'Antitrust. L'authority: “Necessaria più trasparenza in un settore che diventa una potente forma di marketing”. I primi vip accettano di inserire l'hashtag #pubblicità sui post sponsorizzati. Il monitoraggio continua. - di Antonello Salerno/corrierecomunicazione - <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24124>

Liberi e Uguali, prendiamo atto della autoelezione e fondazione quale leader del partito Liberi e Uguali di Piero Grasso, presidente del Senato in carica che, per l'art. 86 della

Costituzione italiana in caso di inadempimento nelle funzioni del Presidente della Repubblica, ne assume l'esercizio, rappresentando l'unità nazionale (art. 87). Darà le dimissioni ?

Libri, letture e famiglie Secondo uno studio dell'Università del Sussex, leggere dei libri (cartacei) favorirebbe il legame genitore-figlio. Come riporta Bustle, la lettura di libri cartonati – magari corredati da tante belle immagini da osservare e commentare insieme – aiuterebbe a rendere il rapporto con i propri figli più affettuoso e caloroso.

Al contrario degli ebook, che comportano una lettura più fredda e distaccata, l'utilizzo di libri fisici stimolerebbe nei bambini un maggior numero di interazioni positive: “Più risa, più sorrisi, più dimostrazioni d'affetto”, spiega Nicola Yuill, professore di psicologia e uno dei promotori dello studio condotto dall'università.

In ogni caso, sebbene non ci sia consenso unanime sui risultati tra gli studiosi della materia, gli studi condotti dall'Università del Sussex sembrano comunque dare un messaggio chiaro ai genitori di tutto il mondo: per essere una buona mamma o un buon papà è importante passare del tempo di qualità con i propri bambini, per esempio leggendo loro un bel libro.

CSTN, una bella rivista di mare, di storia e di nautica, notiziario della Lega Navale di Napoli, acronimo di Centro Studi Tradizioni Nautiche, online il n. 64 anno VI. Peccato non leggerla in carta perchè la grafica ha la piacevolezza e la dignità di una grande rivista.

9° edizione del Premio Marincovich per la cultura del mare

Il Comitato d'Onore, la Lega Navale Italiana e la Lega Italiana Vela bandiscono il concorso per l'assegnazione del 9° Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich “cultura del mare”-

Il Premio, riferendosi alla straordinaria e coraggiosa figura del giornalista Carlo Marincovich, deceduto improvvisamente il 18 novembre 2008, vuole indicare e accreditare quanti con il loro impegno hanno contribuito alla diffusione (con articoli o libri) di una informazione capace, intelligente, profonda, onesta e riflessiva, nell'ambito della cultura del mare e di quanto, nella storia e nella navigazione a vela o a motore, ci avvicini ad essa.

Art. 1 – Oggetto del Bando

I premi verranno assegnati a libri e ad articoli che abbiano per argomento la cultura, la filosofia e l'emozione della navigazione, nonché l'essere in sintonia con il mare, nel rispetto delle coste e nella ricerca storica. Alle sezioni “cultura del mare libri” sono ammessi romanzi, saggi, diari, racconti, inchieste e altre pubblicazioni inerenti. Alle sezioni “cultura del mare articoli” sono ammessi reportage, storie, cronache e ricerche. A discrezione della Giuria, potranno essere assegnati premi speciali, in base al contenuto della pubblicazione stessa.

Art. 2 – Requisiti per la partecipazione

Il concorso è aperto a tutti, esclusi i membri della Giuria, i loro famigliari e tutte le persone che abbiano legami non contrattuali con i giurati o con l'organizzazione del concorso. Saranno ammessi al concorso autori di libri scritti in lingua italiana (non sono ammesse traduzioni da altre lingue) pubblicati e acquistabili in libreria dal 1 dicembre 2016 al 31 dicembre 2017 nonché giornalisti firmatari di articoli e servizi apparsi su quotidiani, news magazine, testate specializzate, siti internet o diffusi tramite newsletter pubblicati tra dal 1 gennaio al 31 dicembre 2017.

Qualora la Giuria individuasse articoli e/o libri interessanti e aderenti ai requisiti richiesti per partecipare al Premio, può segnalarli al Presidente della stessa Giuria che provvederà a mettersi in contatto con le Case editrici, gli autori o le testate per sollecitarne la partecipazione.

Ciascun concorrente potrà partecipare con un solo libro o un solo articolo, mentre le Case Editrici e le testate potranno partecipare con più opere.

Art. 3 – Termini e modalità di consegna

Per poter essere ammessi al concorso, i libri e gli articoli dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 15 gennaio 2018.

Gli articoli andranno inviati esclusivamente alla Segreteria del Premio per posta elettronica al seguente indirizzo: premiomarinovich.segreteria@gmail.com

sito: www.premiomarinovich.org

Segreteria Premio Marinovich – Via Asmara, 27 – 00199 Roma

Tel.: 06 86219591 – Cell.: 348 9996258

UOMINI E PORTI : La lunga navigazione della Riforma

Riusciranno i nostri eroi a dimostrare che il nostro sistema portuale raggiungerà in breve tempo il massimo livello di efficienza e competitività?

L'analisi di Tobia Costagliola

Dall'entrata in vigore della legge n.202 del 31 agosto del 2016, a modifica e completamento della legge 84/94, molteplici sono stati gli adempimenti necessari per rendere la "Riforma" esecutiva e per applicarla compiutamente, ma ogni singolo adempimento è caratterizzato da un iter denso di complicazioni, lungaggini, polemiche tra le categorie del settore , vedi Anita, Ferport , Agenti Marittimi di alcune regioni. Nonostante gli Stati generali , il parlar parole di rappresentanti del governo e delle istituzioni, la navigazione è ancora lunga.L'Italia spende sempre meno nelle infrastrutture e i cantieri sono...infinjti.

Qualcuno credeva che dopo il Lungo Iter per la nomina dei presidenti di AdSP, dopo le incertezze normative che hanno accompagnato la costituzione dei Comitati di Gestione e dopo che i presidenti di AdSP hanno annunciato puntualmente i loro programmi talvolta ambiziosi, talvolta realistici oppure fantasiosi, la Riforma dei Porti fosse "cosa fatta". Dopo la costituzione dei Comitati di Gestione c'è stata, per ogni AdSP, la scabrosa e complicata costituzione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare che ha creato, per ogni singolo porto, molto malumore dovuto al fatto che si è dovuto procedere ad una valutazione comparativa in ordine alla maggiore rappresentatività di alcune associazioni di categoria. Conseguentemente alcune categorie sono rimaste fuori.

Solo il 20 luglio del corrente anno si è insediata la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP sotto la presidenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Compito principale della Conferenza è quello di far lavorare le AdSP come un unico sistema portuale nazionale in un ottica di operazione e non di competizione, per valorizzare la "Risorsa mare". Alla Conferenza spettano le scelte strategiche di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione internazionale, innovazione tecnologica. Si credeva che la riorganizzazione del sistema portuale avesse fatto ormai il suo "rodaggio" e

che avremmo già potuto attenderci i primi esiti di iniziative, avvio di progetti e chiari segni di quel nuovo impulso teso alla “velocizzazione” tanto auspicata dello sviluppo della portualità con tutte le infrastrutture ad essa collegate.

Tuttavia la notizia della costituzione, il 3 novembre 2017, della “Venice Maritime Cluster”, mentre ci rivela che la riforma ancora non è completa, ci induce ad alcune riflessioni:

1. L’istituzione del Cluster Marittimo di concerto con l’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare è uno degli adempimenti richiesti dal D.L.169 del 4.08.16 “laddove in una unica AdSP siano confluiti o confluiscano più porti centrali”.

2. Venezia, pur avendo registrato un notevole ritardo nella nomina del nuovo Presidente di AdSP e del Comitato di Gestione, sembra ora aver recuperato dei punti per essere stato il primo porto ad istituire il Cluster sopramenzionato.

Ciò che sorprende è che l’AdSP dell’Adriatico Settentrionale, con la sola Venezia come “porto centrale”(Chioggia non è considerato “porto centrale”), non aveva alcun obbligo di istituire il Cluster, mentre le AdSP che ne hanno l’obbligo non hanno ancora provveduto.

Non sono ben chiare le ragioni che finora hanno ritardato detto adempimento senza il quale la Riforma dei Porti risulterebbe”zoppa”. Tuttavia, peccando di presunzione, mi permetto, però, di immaginare : competizione/lotta per i nominativi, “zampino”politico, interessi contrastanti, ecc.

3. Il Cluster Marittimo previsto dalla Riforma Portuale è l’Organismo che raccoglie tutte le imprese e le associazioni di categoria operanti a vario titolo nel settore dell’economia marittima con l’obiettivo di costituire un unico interlocutore con l’AdSP e per poter garantire una costruttiva collaborazione con essa.

4. Il cosiddetto “tavolo di partenariato” è l’organo in cui è rappresentato tutto il sistema di ogni singola AdSP, cioè i privati che sono stati esclusi dal Comitato di gestione, costituito solo da rappresentanti istituzionali (Presidente, un componente nominato dalla Regione, un componente designato dal Sindaco di ciascuna città ex AP, un rappresentante dell’Autorità Marittima). A tale tavolo è toccato il compito di definire i criteri da utilizzarsi per individuare le associazioni di categoria maggiormente rappresentative.

5. Indubbiamente, i “tavoli di partenariato” e i “cluster”, se condivisi a larga maggioranza e gestiti correttamente, costituiscono un cardine della riforma soprattutto per la maggiore influenza che gli imprenditori privati potranno ora avere rispetto ai vecchi Comitati Portuali.

Tuttavia richiamo l’attenzione su un aspetto molto delicato della normativa : un decreto del Mit disciplina le modalità di svolgimento dell’attività dell’Organismo (partenariato e/o cluster), con particolare riguardo alle forme e ai metodi della consultazione dei soggetti interessati. L’organismo ha funzioni di confronto partenariale “ascendente” e “discendente”, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare per il piano regolatore del sistema portuale, piano operativo triennale, determinazione dei livelli di servizio resi all’interno del sistema, progetto di bilancio preventivo e consuntivo , ecc, Qualora l’Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dall’Organismo è tenuta a darne adeguata motivazione.

6. Qualche esempio di significativa inadempienza : A Cagliari (AdSP Mare di Sardegna) il Comitato di Gestione si è insediato soltanto il 20 novembre 2017, dopo la “sofferta”

designazione del componente in rappresentanza della Città Metropolitana. Ma non è finita lì : manca ancora la designazione del Segretario ! Cosa dire, inoltre, dell'Organismo di Partenariato e relativo Organismo del Cluster Marittimo? Di là da venire... Non mi risulta che qualcuno ci abbia ancora pensato nonostante gli autorevoli solleciti della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP...

Conclusioni

A conclusione di questa “ carrellata” facciamo un po’ di conti sulla consistenza degli enti e delle strutture preposte al buon “funzionamento” dei porti, dopo gli ultimi adempimenti della “ Riforma”:

Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP sotto la presidenza del Ministro trasporti e infrastrutture: 17 membri (15 Presidenti di AdSP, 2 rappresentanti della Conferenza Unificata Stato-Regioni, 1 Coordinatore, più la struttura tecnica di supporto composta da Assoporti e Rete Autostrade Mediterranee.
AdSP : 5 membri, incluso il presidente

Comitato di gestione: 5 membri, incluso il presidente (più eventuali rappresentanti per ogni porto aggregato), più il Segretario.

Tavolo di partenariato : Minimo 12 perone, più eventuali rappresentanti per ogni porto aggregato.

Esempio di alcune strutture: Genova = 18 componenti, Trieste = 14, Napoli=18. A Gioia Tauro (Adsp dello Stretto) dovrebbero essere almeno 20/21, e così via.

Cluster Marittimo: per ora posso dire soltanto che a Venezia (AdSP Adriatico Settentrionale), il neonato Venice Maritime Cluster è stato istituito il 3 novembre. Non voglio sbilanciarmi sul numero dei componenti che dovranno rappresentare tutte le imprese e associazioni del Sistema. La lista degli aspiranti è certamente lunghissima e non conosco i criteri di designazione adottati. C'è da chiedersi quali e quanti saranno gli esclusi...

Sperando di non aver commesso alcuna omissione per cui mi scuso in anticipo, mi viene da fare un'ultima considerazione :

Ottimo il sistema, così come congegnato ed articolato, se si vuole che le AdSP funzionino come un unico sistema portuale nazionale come voluto dal Ministro Delrio.

Allo stesso tempo, però, c'è da chiedersi in quale misura i suddetti organismi siano in grado di influenzare in positivo o in negativo le capacità propositive, progettuali, organizzative e decisionali del sistema e quanto possano incidere sugli ampi poteri decisionali del presidente di AdSP tanto enfatizzati dalla Riforma stessa. Pensiamo, inoltre, al tempo che è trascorso dall'entrata in vigore della legge di Riforma, pensiamo alle inadempienze sopra indicate, alle difficoltà ed ai motivi che le hanno o le stanno ancora generando. Pensiamo a come e quando il meccanismo completo dovrà cominciare a funzionare in sincronia per raggiungere gli obiettivi posti. Quanto peserà l'indistruttibile ed inevitabile burocratizzazione che solitamente fa inceppare i meccanismi “più” perfetti ? Pensiamo alla diversità delle menti, degli interessi e delle capacità individuali di tutto il sistema sopraelencato che dovrà operare in un originale contesto culturale, economico e politico dove la tempestività di decisioni e azioni, oltre che alla efficienza ed alla comunione di intenti e di interessi, saranno la carta vincente. Riusciranno i nostri eroi a dimostrare che il nostro sistema portuale raggiungerà in breve tempo il massimo livello di efficienza e competitività? Ai posteri l'ardua sentenza...e poi , per ora, c'è già il

rischio di qualche ulteriore intoppo o qualche pericolosa accelerazione: siamo già in campagna elettorale...

Tobia Costagliola

BREVI NEWS DAL MONDO INDUSTRIALE

Rolls-Royce e l’Agenzia spaziale europea collaborano sul futuro digitale della navigazione marittima

Rolls-Royce e l’Agenzia Spaziale Europea (ESA) hanno firmato un avveniristico accordo di collaborazione con l’obiettivo di applicare attività nello spazio a supporto della navigazione marittima autonoma e a controllo remoto, nonché per promuovere l’innovazione nella logistica digitale.

FORMAZIONE PER ‘OPERATORI DI TERMINAL PORTUALE’: APM TERMINALS GARANTISCE ALMENO 20 ASSUNZIONI.

(Vado Ligure – SV). Il corso, gratuito e rivolto a disoccupati, è organizzato da Is.for.coop e fa parte del programma di iniziative avviate dalla Regione Liguria nell’ambito della “Blue economy”. Il profilo è quello di “operatore polivalente di terminal portuale”. In concreto si traduce nella figura professionale che si occupa di carico, scarico, trasporto e stivaggio di container e merce varia all’interno del porto e nei magazzini portuali. Di questo tipo di addetti c’è, e soprattutto ci sarà, un gran bisogno all’interno della piattaforma di Vado Ligure gestita da APM Terminals, ma attualmente mancano i lavoratori qualificati. Per questo motivo la Regione Liguria, per mezzo dell’agenzia per la formazione Is.for.coop, ha attivato un corso specifico nell’ambito dei finanziamenti per la Blue Economy. Il corso, completamente gratuito, è rivolto a 40 disoccupati, giovani e adulti, in possesso di qualifica triennale, diploma di scuola secondaria superiore o laurea, conseguita sia con il vecchio che col nuovo ordinamento universitario. Il corso ha una durata di 600 ore, di cui 180 di stage: al suo termine, previsto nell’autunno 2018, APM Terminals si è impegnata ad assumere almeno il 50% di chi conseguirà la qualifica.

Info : office@sculatiandpartners.com www.sculatiandpartners.com

Impiantistica industriale e porti

A bordo della roro Jolly Quarzo della Linea Messina si è svolto un convegno organizzato dall’ANIMP, associazione delle imprese di impiantistica industriale, per verificare l’impatto sul mondo della logistica dei trasporti e interporti del mondo portuale delle imprese che producono impianti nel settore trasportistico e le prospettive di sviluppo delle aziende.

DIBATTITO NEL NOSTRO CLUB DL NEWS

Corrispondenza da Rotterdam

ATTACCHI DIGITALI : IL PUNTO DI VISTA DELLO SHIP BROKER

Buongiorno Lucano

rispondo al suo quesito su un tema molto in voga di questi giorni. Saprà benissimo che giusto la settimana scorsa il piu grande broker ship al mondo, Clarksons Platou, ha subito un attacco “digitale” ai suoi sistemi tale da richiedere l'intervento della polizia.

(<http://worldmaritimeneews.com/archives/236548/clarksons-falls-victim-to-cyber-security-breach/>)

Per quanto riguarda il porto di Rotterdam, non so al momento di particolari misure “in place” recenti: i terminals container di entrambi Rotterdam e Amsterdam si basano molto su sistemi informatici e di automazione molto spinti.

Per quello che riguarda in specifica la Compagnia per cui lavoro, siamo recentemente stati invasi da materiale pubblicitario che ci mette in guardia da usare la mail di lavoro per “affari” privati (ma non dovrebbe essere una prassi comune, sul posto di lavoro?) e di evitare di divulgare informazioni riguardanti il nostro Sistema informatico aziendale a terze parti senza il consenso diretto del Sr Management. Siamo stati infatti vittime, in tempi non troppo lontani, di truffe di carattere economico (importi minori, per fortuna) ma che hanno destato qualche perplessita a livello interno. Ora, togliendo di mezzo l'eventuale truffa di carattere finanziario di cui tutti possiamo restare vittime, mi chiedo in realta' quale altro motivo di paura ci debba essere: navi che possono essere sequestrate via “pc”? o, parlando di cartografia digitale, puo esistere l'ipotesi di sabotaggio via telematico?

Nel caso delle sedi di terra, togliendo le informazioni “sensibili” riguardo le varie transazioni finanziarie, si presume che il panico per alcuni operatori sia relativo a eventuali transazioni non particolarmente “pulite” o trasparenti, che potrebbero esporre la compagnia interessata a ben altri problemi..

Cerchero di informarmi con i miei colleghi del dept. Container per sapere se altre misure siano state implementate di recente a riguardo

Francesco Morici

Sr Ship Broker

TT SNIES Chartering

Stolt Tanker Trading

Rotterdam , Netherlands

VENEZIA E I VASCELLI “PESANTI”, RIFLESSIONE PSEUDO SCIENTIFICA- ANTROPOLOGICA

Caro Decio, ti mando alcune mie osservazioni sulle navi da crociera a Venezia. Io sono per valutazioni e decisioni su dati oggettivati e indipendenti.

*Un caro saluto,
Giorgio Marega*

Grazie Giorgio, le tue osservazioni sono di un capitano diventato ingegnere, un uomo che ha lavorato nelle " miniere ", come dico io, le pubblico così come le hai mandate, sono chiarissime per chi vuole intendere. (DL)

Riflessione pseudo scientifica- antropologica

Vedendo le navi avanzare come lumache nella laguna, scatta nella mia mente un meccanismo che mi riporta al principio di Archimede ed alla massa d'acqua spostata da una nave che avanza nella laguna, anche se lentamente. La massa d'acqua spostata (che corrisponde al Dislocamento) è uguale al peso della nave stessa. Non vi sembra sufficiente questa considerazione per capire quanta pressione viene esercitata su quel "bosco rovesciato" ? Perché continuare a mettere a dura prova questa incredibile ed ingegnosa opera creata da uomini antichi dotati di una intelligenza superiore che, a mio parere sembra inversamente proporzionale a quella degli stolti, pericolosi e "sacrileghi" uomini moderni

L'uomo moderno è anche sacrilego nei confronti della Scienza quando usata a metà. Come interagisce una massa d'acqua con le fondamenta della vecchissima e carissima Venezia? Non sarà una questione di idrodinamica piuttosto che di idrostatica?

Penso che al di là delle facili osservazioni esterne, davanti a S. Marco e sul Canale della Giudecca si dovrebbero eseguire e pubblicare documentazioni sulle misure di erosione indipendenti e dipendenti dalle grandi navi. Poi. studio con metodi di osservazione e misura e correlazione estratta da dati reali, decidere. di eventi ce ne sono. Chi sa misurarli e dare una risposta oggettiva?

Oggi si costruiscono i dogmi e poi si adatta la legge che nessuno deve discutere se non vuoi finire davanti al giudice. E questo è giusto. Ci sono strumenti tanto robusti da ricavare dati per prendere decisioni, dati di un fenomeno causa (presenza di navi, di correnti marine, di abbassamento del suolo, di invecchiamento naturale) da mettere in confronto con i risultati: danni. in questo caso marginali alle sponde o sostanziali alle strutture. Ci sono dei seri metodi statistici che si chiamano

. ricerca delle cause principali, cui si dà una percentuale di importanza così da capire se le correnti pesano il 40%, le navi il 20%, l'invecchiamento il ...%, la qualità di costruzione, di manutenzione... l ... % e DOVE pesano (se sulla Basilica della Salute, sulla Riva degli Schiavoni, sul dragaggio dei fondali...

. la correlazione fra effetti e cause, cioè se la presenza di navi dà certi effetti, dove, in che misura, separata da presenza di correnti, dove, in che misura

Che Venezia stia scendendo è noto da secoli e si vedono i quadri in Palazzo dei Dogi ...

Le soluzioni NON sono politiche ma fastidiosamente tecnico scientifiche.

Giorgio Marega

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA
di Francesco Pittaluga

" CONTE ROSSO " E " CONTE VERDE "
DUE TRANSATLANTICI ITALIANI PROTAGONISTI
SULLE ROTTE AMERICANE E DELL'ESTREMO ORIENTE
Mondanità, arte, tecnica, servizi, le navi che parlano e rivivono per la penna di un grande storico della nostra marineria

Analogamente a quanto realizzato da parte di "Navigazione Generale Italiana" con la costruzione di "Duilio" e "Giulio Cesare" già ricordati in questa rassegna, l'approntamento di questi due transatlantici fu la risposta che il "Lloyd Sabauda" volle dare alla concorrenza estera ed a quella nazionale sulle rotte sempre più competitive di Nord e Sud America. Al pari di una delle due unità della "N.G.I.", anch'esse vennero commissionate in Inghilterra: l'ordine venne rivolto ai cantieri britannici Beardmore di Dalmuir ed ebbe una gestazione lunga e travagliata a causa dello scoppio del primo conflitto mondiale. Battezzati "Conte Rosso" e "Conte Verde" in ottemperanza alla tradizione ormai consolidata di avere nomi che evocassero personaggi della casa reale, azionista del "Lloyd" stesso, il primo dei due venne ceduto in pieno conflitto alla "Royal Navy" e completato da quest'ultima come portaerei col nome di "Argus", la prima, fra l'altro, a ponte continuo come sarà poi pratica comune.

Fatto sta che l'ordine originario, risalente al marzo del 1914, vedeva nel 1920 la prosecuzione a rilento della costruzione del "Conte Verde" mentre in quello stesso anno fu di nuovo commissionata agli stessi cantieri un'altra gemella che ebbe lo stesso nome di "Conte Rosso" già deciso per la prima delle due unità previste. Questo nuovo "Conte Rosso" scese in mare il 10 febbraio 1921: stazzava poco più di 17.000 tonnellate, era lungo quasi 174 metri, largo 22,60, equipaggiato con due turbine da 19.000 HP e poteva trasportare fino ad un massimo di 2366 passeggeri divisi in quattro classi con un equipaggio di 442 persone. Artistici e lussuosi gli arredamenti interni, frutto del lavoro della Ditta Coppedè di Firenze che aveva provveduto ad allestire le varie sale delle classi superiori evocando a bordo gli stili Rinascimento, Tudor e Moresco tanto in voga sui piroscafi del tempo. Degne di nota la grande sala di soggiorno di prima classe che riecheggiava gli ambienti della Alhambra di Granada e dell'Alcazar di Siviglia unitamente alle due grandi sale da pranzo in stile rinascimentale capaci di 250 posti a sedere ciascuna.

Preceduta da un'oculata campagna pubblicitaria sia in Italia che all'estero, la nave lasciò Genova per il suo viaggio inaugurale con destinazione New York via Napoli e Gibilterra al comando del Capitano Fulvio Cignoni il 19 febbraio 1922. Ad essa seguì il "Conte Verde", che però effettuò la sua prima traversata atlantica da Genova con destinazione Buenos Aires in partenza il 21 aprile 1923 comandato da Amedeo Pinceti.

Al pari della coppia "Giulio Cesare"- "Duilio" di "N.G.I.", anche in questo caso non eravamo di fronte a due unità perfettamente gemelle: alcuni particolari delle sovrastrutture differivano fra loro ed il "Conte Verde", a parità di dimensioni, risultava eccedente di quasi duemila tonnellate rispetto all'altra unità. Diverso anche il numero dei passeggeri trasportati che nella seconda nave era ridotto di circa duecento elementi a vantaggio delle sistemazioni interne che risultavano più spaziose. Altra differenza i materiali adottati: per il "Conte Rosso" erano stati selezionati legni e arredamenti per lo più scuri mentre sul "Verde" si era optato per colori più chiari che nel complesso rendevano i suoi interni più ariosi e di conseguenza forse più accoglienti e confortevoli. L'aspetto esterno dei due transatlantici denotava invece per entrambi l'origine "british": linea abbastanza filante dello scafo, alberi sottili e molto alti,

tagliamare dritto, poppa a clipper, fronte prodiero dei ponti piuttosto compatto e due sottili ciminiere posizionate al centro nave, poco inclinate a poppavia e che contribuivano ad una "silhouette" d'insieme che non esaltava lo slancio delle due unità che, viste da determinate angolazioni, sembravano come "sedute" sulle proprie sovrastrutture.

Il trend dell'epoca : personaggi blasonati e emigranti preferivano queste navi

Questo era però il "trend" dell'epoca, che verrà peraltro superato di lì a poco, e faceva assomigliare queste due navi ai tanti "liners" che i cantieri britannici sfornavano allora per la "Canadian Pacific" e altri importanti consorzi navali inglesi. Anche il "Conte Verde" seguì la quasi-gemella in linea nordamericana nel giugno del 1923 e le due navi, indovinate comunque dal punto di vista tecnico e nautico, si accaparrarono in breve un'affezionata clientela di classe, che le preferì fin da subito ad altre per la loro affidabilità, la perfezione dei servizi di bordo e l'atmosfera che vi regnava. Testimone di ciò ne sono ancora oggi le "brochures" dell'epoca in cui si vedono tanti personaggi blasonati del mondo di allora che viaggiavano ripetutamente su di esse in compagnia dei cantanti lirici più famosi e dei primi divi del cinema o del mondo dello sport. A differenza della "N.G.I.", il "Lloyd Sabaudò" pubblicizzava molto il lato mondano della propria attività sui mari, nell'intento spesso riuscito di accaparrarsi la "crème" dell'alta società che andava allora per mare. Che oltretutto lo faceva spesso, vista la pressoché mancanza di concorrenza del mezzo aereo che era ancora da venire o stava solo nascendo timidamente. Anche gli emigranti, se potevano, preferivano viaggiare su queste nuove navi, senz'altro più grandi, spaziose, sicure e confortevoli anche nelle classi inferiori rispetto al naviglio precedente. I due transatlantici accrebbero notevolmente il prestigio internazionale del "Lloyd Sabaudò" e solo fra 1925 e 1928 cedettero lo scettro di ammiraglie della loro flotta sociale quando entrarono in servizio i nuovi e più grandi "Conte Biancamano" e "Conte Grande" già ricordati in questa rassegna.

A quel punto i due primi "Conti" vennero riassegnati alla rotta sudamericana verso i porti del Brasile e del Rio de La Plata, anche qui in aperta concorrenza col naviglio estero e con l'onnipresente "N.G.I." che vi aveva analogamente trasferito da poco "Duilio" e "Giulio Cesare", scalzati dai nuovi "Roma" e "Augustus" sulla linea per New York. Le due compagnie, rivali da sempre, verranno unificate nel 1932 nella nuova "Società Italia-Flotte Riunite", nella quale però "Conte Rosso" e "Conte Verde" resteranno pochissimo perché verranno prontamente riassegnate al "Lloyd Triestino" per la rotta cosiddetta del "Grande Espresso Estremo Oriente" assieme a "Conte Biancamano", "Victoria" e "Gange", già "Presidente Wilson" della "Linea Cosulich" e poi "Marco Polo" per l'"Adriatica".

In questa nuova compagine, "Conte Rosso" e "Conte Verde" issarono i colori della compagnia armatrice triestina pur mantenendo Genova come base operativa d'armamento, ebbero lo scafo dipinto di bianco con banda azzurra e ciminiere giallo-oro e divennero popolari anche nei lontani porti asiatici di Bombay, Colombo, Singapore, Hong Kong e Shanghai dopo esserlo state per un decennio e più in quelli americani.

L'epilogo con le rotte della morte dei convogli per la Libia

Benchè l'Italia, al contrario di Francia, Olanda e Inghilterra, non avesse colonie in Asia, le nostre navi erano preferite non solo dai nostri connazionali che si spostavano allora per lavoro o per diporto ma anche dalla clientela di quei Paesi che trovavano a bordo di esse un'atmosfera ed un servizio migliore rispetto a quello offerto dal loro naviglio nazionale, ugualmente affidabile dal punto di vista tecnico ma spesso meno confortevole e quasi sempre più "austero". Anche in questo settore di traffico le due unità oggetto di questo ricordo ebbero quindi un meritato successo che doveva malauguratamente arrestarsi con lo scoppio di

un nuovo conflitto mondiale. Se il primo aveva rallentato la loro costruzione, nel secondo troveranno entrambe l'epilogo della loro carriera. All'inizio delle ostilità il "Conte Rosso" si trovava in Italia: trasformato in trasporto truppe trovò purtroppo la sua fine, come tante altre nostre prestigiose unità, lungo quella famigerata "rotta della morte" battuta dai convogli italiani da e per la Libia, colato a picco il 24 maggio del 1941 dal sommergibile britannico "Upholder", lo stesso che affonderà di lì a qualche mese "Oceania" e "Neptunia". Il siluramento del "Conte Verde" fu una delle più pesanti perdite quanto a risorse umane in quanto la nave andò a fondo portando con sé più di 800 dei quasi 3000 militari che trasportava. Sorte avversa anche per il "Conte Verde" che, all'entrata in guerra dell'Italia si trovava a Shanghai dove venne posto in disarmo e internato. Dopo l'8 settembre del '43 fu autoaffondato dall'equipaggio nel vano tentativo di farlo sfuggire alla requisizione da parte dei Giapponesi, che invece lo recuperarono e lo trasformarono nel trasporto e nave-ospedale "Kotobuki Maru". Venne affondato dagli Americani nel 1944 nel porto di Maizuru, approdo nipponico del Dipartimento di Kyoto ma il suo relitto venne in seguito recuperato e offerto di nuovo agli armatori italiani che, constatandone le oggettive impossibilità di un eventuale ripristino, lo cedettero nel 1949 alla nipponica "Mitsui" per la demolizione. Si concluse così infelicamente la carriera di questi due importanti transatlantici, fra i primi della nuova generazione che culminerà nelle successive brillanti realizzazioni sia di anteguerra che del secondo dopoguerra. A "Conte Rosso" e "Conte Verde" si deve quindi guardare come a due "apripista", al pari di "Duilio" e "Giulio Cesare", in quella che sarà la grande corsa delle prestigiose navi passeggeri italiane che ha visto la nostra Nazione all'avanguardia in questo campo per tutto il cinquantennio successivo.

Francesco Pittaluga Genova, 26 novembre 2018
Ingegnere aeronautico Console de "A Compagna" Storico aero-navale

IL PATRIMONIO GALLEGGIANTE CHE L'ITALIA NON CONOSCE

Un concorso d'idee per far rinascere l'Elettra di Marconi

Lo storico Giovanni Panella, autore di importanti pubblicazioni navali, ci manda questa sua proposta per recuperare una nave simbolo e sede di una scoperta italiana di un grande scienziato che ha rivoluzionato le comunicazioni dell'umanità. Negli anni '70 con Emilio Legnani e Francis Ravano e Tomaso Gropallo abbiamo tentato di fare qualcosa senza riuscirci... (DL)

A quarant'anni dalla demolizione dell'Elettra, yacht-laboratorio di Marconi, si può proporre un esercizio di riflessione collettiva sui costi e sui benefici della ricostruzione di una "copia", tenendo conto della molteplicità d'impieghi che da essa potrebbero essere assolti. A ciò potranno offrire un apporto d'idee e di contributi gli ingegneri e gli architetti navali ma anche i rappresentanti della comunità scientifica e della cultura marittima.

di Giovanni Panella

Negli ultimi decenni il nostro paese ha rinunciato a importanti progetti di valorizzazioni del proprio “patrimonio galleggiante”. Tra questi, è emblematica la vicenda del brigantino a palo Giorgio Cini, varato a Nantes nel 1896 con il nome di Belém, che nel dopoguerra fu utilizzato a lungo a Venezia come nave scuola dalla Fondazione Giorgio Cini. Nel 1979, in mancanza di concreti programmi d’uso, fu ceduto per una somma simbolica alla Francia. In quel paese la nave, ribattezzata col suo nome originale, è stata impiegata con successo, divenendo un’icona della storia marittima nazionale. Da parte sua il traghetto ferroviario Cariddi, radiato dalle F.S. nel 1991 e destinato dalla Provincia di Messina a diventare una nave museo grazie agli ampi spazi del suo ponte binari, dopo anni di abbandono fu poi lasciato affondare all’ormeggio di quel porto. In anni recenti, si è discusso sulla trasformazione in museo dell’incrociatore lanciamissili Vittorio Veneto. La nave, entrata in servizio nel 1969, dispone anch’essa di ampi spazi interni dell’ hangar per elicotteri. A oggi, non si è però giunti ad alcun risultato.

Questi esiti hanno in comune una sottovalutazione degli aspetti gestionali, che è necessario affrontare per mantenere uno scafo nel corso del tempo.

LE RICOSTRUZIONI DI NAVI STORICHE

Nei principali paesi europei negli ultimi anni si sono moltiplicati i progetti di ricostruzione di navi storiche: ciò è dovuto a un ritorno d’interesse nei confronti della storia marittima, ma soprattutto al fatto che (Gran Bretagna esclusa) tali navi sono ormai quasi del tutto scomparse. E’ sopravvissuto qualche veliero o piroscavo che risale ai primi decenni del Novecento, pochi dell’Ottocento, mentre i secoli precedenti sono rappresentati solo da imbarcazioni minori. L’aspetto massiccio di tanti scafi ci fa dimenticare che le navi di legno (ma anche quelle in ferro o in acciaio) sono dei manufatti che potrebbero esser definiti come effimeri, perché progettati per durare non più di venti, trent’anni. Mentre le nostre città sono piene di edifici, di pregio e non, che risalgono all’Ottocento, le navi che hanno più di un secolo di vita sono davvero pochissime. Quelle che sono giunte sino a noi, come la HMS Victory varata nel 1765, rappresentano dei casi straordinari, che hanno richiesto una continua e gravosa opera di manutenzione.

La carenza di scafi storici risalenti ai secoli passati rappresenta uno stimolo a realizzarne delle repliche. Tra queste vi sono delle notevoli differenze, perché si va da navi costruite con strutture e tecniche simili all’originale ad altre che, dietro un aspetto antico, nascondono soluzioni moderne: motori, gruppi elettrogeni, paratie anti collisione, impianti idraulici, sistemi di sicurezza. Ciò dipende dalla varietà degli usi: alcune sono collocate in ambiti portuali, come “nave museo”. Altre, sono state costruite per navigare, per cui sono fornite di strutture e di dotazioni di sicurezza moderne. Oggi, infatti, a nessuna copia esatta di una nave del Settecento o dell’Ottocento, per ragioni di sicurezza, sarebbe permesso di prendere il mare. Vi sono poi delle unità che potrebbero esser definite miste: presentano strutture e attrezzature veliche tradizionali ma dispongono anche di motori e di dispositivi moderni. I loro equipaggi devono saper padroneggiare, contemporaneamente, manovre d’epoca e macchinari d’oggi.

In Europa, tra le maggiori realizzazioni di copie di navi storiche si può ricordare l’East indiaman olandese Batavia (1628), messo in mare nel 1995. Ad esso sono seguiti l’East indiaman svedese Goteborg (1745), la fregata russa Sthandard (1703) e la fregata francese “da 12” Hermione (1780). Questi progetti sono stati accompagnati da decine di altri, che vanno da riproduzioni di caravelle colombiane, a drakkar vichinghi e cog anseatiche. Nel 1990

la rivista Chasse-Marée, dopo aver deplorato che in Francia molte comunità marittime non avessero conservato nessun esemplare dei loro velieri tradizionali, lanciava il concorso “Bateaux de côtes de France”, che nel corso del tempo ha portato alla messa in servizio di diversi scafi.

LO STEAM/YACHT ELETTRA, L'ITALIA ASSENTE

Nel campo delle ricostruzioni di navi storiche, progetti che richiedono degli importi di spesa rilevanti, l'Italia è stata del tutto assente. Si può comunque ricordare che venti anni fa nel porto di Livorno prese vita l'iniziativa di costruire la copia di un galeone mediceo, ma la sua realizzazione non superò la fase d'impostazione della chiglia. A Venezia, d'altra parte, si sono susseguiti annunci sulla realizzazione di una copia del Bucintoro, uno scafo da parata appesantito da un ricchissimo apparato decorativo, che non hanno avuto alcun esito. Se vi è una nave di cui varrebbe la pena di mettere in cantiere una copia, questa è l'Elettra. Si tratta di uno degli scafi più famosi del Novecento, varato nel 1904 in Scozia col nome di Rovenska su ordine di un arciduca d'Austria. Era un lussuoso yacht a vapore di 630 tonnellate di stazza lorda, lungo 56 metri al galleggiamento, il cui scafo si faceva notare per un'elegante prua a clipper con bompresso e per due alberi che potevano portare un'attrezzatura velica. La nave era propulsa da una macchina a vapore a tre cilindri, che consentiva una velocità di 12 nodi. Dopo esser passata ad armatori inglesi, durante la I° G.M. la nave fu requisita dall'Ammiragliato britannico e impiegata come dragamine. Nel 1919 la Rovenska fu acquistata da Guglielmo Marconi che la battezzò Elettra e la utilizzò poi come laboratorio galleggiante sui mari del mondo. Dopo la sua morte, avvenuta nel 1937, la nave fu venduta al Ministero delle Comunicazioni e rimase inattiva nel porto di Trieste. Nel 1944, sequestrata dai tedeschi e colpita da aerei alleati, fu portata a incagliare su una scogliera davanti a Zara, dove rimase per diciotto anni in balia dei colpi di mare. Nel 1962 il relitto, che versava ormai in pessime condizioni, fu restituito all'Italia per intervento diretto del maresciallo Tito. Per un quindicennio, tuttavia, i programmi di un suo restauro si scontrarono con la lievitazione delle somme necessarie per intervenire su una struttura che era ampiamente degradata. Nel 1977, come soluzione di ripiego, si decise quindi di sezionarlo in diverse parti, destinandole alle istituzioni scientifiche che ne facessero richiesta. Ciò provava il forte valore simbolico e commemorativo attribuito a quello scafo, perché un pezzo dell'Elettra assumeva un valore simile a quello di una reliquia. Oggi diverse parti dello scafo sono esposte da varie istituzioni: quelle principali sono rappresentate dalla sezione di prua, in mostra presso l'Area Science Park di Padriciano (Trieste); la grande caldaia a vapore è ospitata nel Padiglione delle Navi del Museo Storico di Venezia, mentre la sezione di poppa, comprendente elica e timone, è visibile al Centro Spaziale del Fucino di Telespazio. Nel 2003 la Marina Militare italiana ha battezzato con il nome di Elettra una nave di supporto polivalente.

UN CONCORSO D'IDEE PER LA NAVE DI MARCONI

Se a oggi non sussistono ancora le condizioni, e le relative risorse, per proporre la costruzione di una copia dell'Elettra, una nave che evoca le conquiste scientifiche realizzate dal nostro paese, si può svolgere una ricerca preliminare sui costi e sui benefici che potrebbe comportare una tale operazione. Dobbiamo anzitutto domandarci se, a ottant'anni dalla morte di Guglielmo Marconi, il suo “laboratorio galleggiante” possieda sempre un valore simbolico largamente condiviso. Se la risposta è positiva, il secondo passaggio consiste nel mettere a fuoco i possibili utilizzi futuri dell'Elettra, in funzione dei benefici che se ne possono trarre ma

anche per quanto riguarda la copertura dei costi di gestione. Naturalmente, gli eventuali utilizzi dovranno essere compatibili con le diverse soluzioni progettuali: una volta che i primi siano definiti, si può passare allo studio delle diverse opzioni di suddivisione degli spazi per gli allestimenti interni. Se la nuova Elettra deve evocare l'importanza del valore scientifico degli esperimenti svolti da Marconi, la nave non dev'essere concepita come un museo, ma piuttosto come un'unità polifunzionale. Tale risultato potrebbe essere raggiunto con la progettazione di un allestimento interno che permetta un ampio spettro di utilizzi: dalle crociere al charter, dalla promozione del Made in Italy alla nave scuola, dagli eventi di rappresentanza a quelli scientifici o culturali.

Non va infine dimenticato che, se si dimostra che la gestione della nuova Elettra può essere mantenuta in equilibrio economico nel corso del tempo, ciò può facilitare il coinvolgimento di eventuali sponsor.

L'ESEMPIO DEL CLIPPER STAD AMSTERDAM

Una realizzazione a cui far riferimento per quanto riguarda l'ampio spettro di utilizzo (e relativa copertura dei costi di gestione) è rappresentato dallo Stad Amsterdam, copia di un clipper olandese del 1853 (www.stadamsterdam.com). Lo Stad Amsterdam, la cui costruzione fu finanziata da un programma di formazione per giovani disoccupati, è attrezzato per la crociera con cabine dotate di ogni confort ma nelle sue sale può anche ospitare meeting aziendali e congressi. Per un mese all'anno funge poi da nave scuola per la Marina Militare olandese. Il successo di questo veliero ha fatto sì che Marina Militare brasiliana ne ordinasse un secondo esemplare, da utilizzare come nave scuola: il Cisne Branco.

CONCLUSIONI

A bordo, lo spazio riservato alla strumentazione utilizzata da Marconi nei suoi esperimenti potrebbe convivere con un salone polifunzionale, arredato nello stile del tempo. Mentre l'aspetto esterno della nave non può essere modificato, la disposizione e le forme di utilizzo dei volumi interni non sono soggetti a restrizioni. Ciò permette, tra l'altro, di fruire degli spazi resi liberi dall'ingombrante caldaia a vapore di uno steam yacht del 1904, sostituendole con una compatta sala macchine moderna. Le dimensioni relativamente contenute dell'Elettra dovrebbero incoraggiare la fattibilità del progetto e la possibilità di gestire la nave nel tempo. Naturalmente, negli allestimenti va valutata la composizione della tabella di armamento dell'equipaggio (in origine composto da 30 persone) e, se s'ipotizzano utilizzazioni per charter o per crociere, vanno previste le sistemazioni per i relativi addetti.

Non può peraltro essere esclusa a priori una soluzione statica, con la realizzazione di una nave priva di apparato motore e di ausili alla navigazione, che potrebbe essere semplicemente ormeggiata in porto. Una tale tipologia di allestimento consentirebbe di espandere notevolmente gli spazi espositivi e quelli destinati ad attività sociali, mentre andrebbe valutata la possibilità di allestire sottocoperta delle cabine da destinarsi a giovani frequentanti una "scuola di mare".

La sfida progettuale è rappresentata dalla realizzazione di un ampio spettro di soluzioni nei volumi di uno scafo lungo 56 metri al galleggiamento, per una larghezza fuori fasciame contenuta nei 8,4 metri. Naturalmente, per dar modo di sviluppare ulteriormente il progetto della ricostruzione dell'Elettra, le proposte e le soluzioni raccolte dovranno essere pubblicate e dibattute.

La documentazione fotografica disponibile sull'Elettra è piuttosto ricca e comprende alcune immagini degli arredamenti interni. Nel 1978 Giancarlo Barbieri ha rilevato da un piano originale, gentilmente concesso dal Museo Storico Navale di Venezia, un disegno su quattro tavole. Queste, titolate: "panfilo Elettra del Senatore G.mo Marconi" presentano un piano di

costruzione in scala 1/50, un piano generale e un rigging plan in scala 1/96 ed un profile & deck plan in scala 1/48. Tale documentazione può essere richiesta all'Associazione Navimodellisti Bolognesi, www.anb-online.it. Le quattro tavole, se pur parziali, sono sufficiente a offrire un primo orientamento sulle misure di massima dello scafo, delle sue sovrastrutture e delle sistemazioni interne.

Giovanni Panella

ATTUALITA'

STATI GENERALI DELL'ECONOMIA A GENOVA

Spinelli e Musso non parlano parole , ma parlano di fatti e numeri

Il 29 novembre, presso la Sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale, a Genova, si sono svolti gli Stati Generali dell'Economia, una giornata per confrontarsi sui temi del lavoro e dello sviluppo economico per disegnare insieme la città di domani, organizzato dal Comune di Genova, affrontando i seguenti punti: Industria ad alta tecnologia; Porto e Logistica; Infrastrutture; Commercio, Turismo e Cultura.

Focalizziamoci sugli interventi più importanti dedicati al mondo portuale e dello shipping.

Aldo Spinelli: per chi non lo sapesse, è presidente dell'omonimo Gruppo, terminalista portuale, uno dei più importanti a livello nazionale ed internazionale. So che molti lo detestano per i più disparati motivi, ma sono in errore. In sostanza, Spinelli ha spiegato che ben vengano i lavori di spostamento più al largo della diga foranea del porto di Genova, e nello stesso tempo ha criticato le decisioni di finanziare i lavori al porto di Ancona e di Piombino, che movimentano solo il 20% dei container che si movimentano a Genova. Poi ha detto che è vergognoso che in Italia non si producano più le gru per i movimenti dei container, che devono essere acquistate in Germania, aggiungendo che gli industriali italiani "dormono". Ha lodato l'iniziativa del sindaco Bucci di oggi (organizzatore degli Stati Generali dell'Economia) sul modello che si fa negli USA, spiegando che ha partecipato ad uno alla Columbia University quando suo figlio aveva studiato lì.

Bruno Musso ad di Grendi (importante azienda italiana di trasporti marittimi) ha voluto annotare e ricordare il progetto di suo padre (Luigi) di una linea ferroviaria per solo trasporto container dal VTE di Genova Voltri-Prà alla Pianura Padana con una nuova galleria del Turchino.

Carla Demaria, Presidente di UCINA, ricordando non solo l'importanza del Salone Nautico, ha evidenziato l'importanza del fatto che Genova deve di nuovo aprirsi all'esterno, con tante iniziative per attirare imprenditori e aziende.

Stefano Briata

Le rotte digitali del trasporto - IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation

QUARTO FORUM

a cura di Stefano Briata

Il Quarto Forum “Le rotte digitali del trasporto - IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation”, svoltosi a Genova, presso Palazzo San Giorgio, il 20 novembre 2017, ha visto la partecipazione di oltre 350 addetti allo shipping, organizzato da Il Secolo XIX, The MediTelegraph e TTM. Abbiamo voluto riportare, anche se datato, questo importante appuntamento perchè il tema è appena all'inizio dello “svolgimento”.

L'argomento, come dice il titolo, ha trattato la digitalizzazione delle aziende marittime, dei suoi enti e dei rischi che ci possono essere con l'automazione navale.

Il Forum è stato aperto da Massimo Righi, direttore de Il Secolo XIX, che ha presentato l'evento ed ha introdotto Giovanni Toti, presidente della Giunta regionale della Liguria, il quale ha dichiarato che il Porto di Genova è la prima azienda italiana dell'Italia del Settentrionale. Ecco cosa ha detto il governatore ligure: <<Dall'autonomia dei porti liguri ci saranno benefici per il Paese>>, per cui <<chiedere più autonomia per i porti non è frutto di un egoismo ligure, è la volontà di rendere più efficiente un asset fondamentale per tutto il paese>>, e ha ricordato che <<ormai, dopo la chiusura di molte grandi fabbriche, il porto di Genova è la prima azienda del Nord. Dal sistema logistico della Liguria transitano le merci da e per la zona più produttiva del paese>>.

Toti ha detto che i porti si stanno muovendo, ma è necessario fare investimenti: <<Il governo sta portando avanti il progetto della nuova diga esterna a Genova, che è pienamente sostenuta dagli enti locali, e ha fatto bene con lo sportello unico doganale>>, mentre per quanto riguarda la riforma delle Autorità Portuali, <<è noto che noi vorremmo fare modifiche>>. Il presidente della Regione Toti, oltre al porto, ha parlato del Terzo Valico ferroviario dei Giovi, che ormai sta diventando realtà, nel quale <<basta andare a vedere i cantieri dopo Bolzaneto>>, e che <<grazie all'allungamento delle concessioni deciso dall'Europa si potrà procedere anche con la Gronda, avviando i cantieri nei tempi previsti, che già sono dilatati rispetto al programma originale>>. Toti ha quindi parlato di condizioni favorevoli, <<come se i pianeti si fossero allineati: dobbiamo sfruttarle. La Liguria può fare la sua parte e dare un contributo alla ripresa economica del Paese>>.

Si è proseguito con Paolo Guglielminetti, associate partner di PWC (uno degli sponsor dell'evento), che ha parlato della digitalizzazione dei corridoi europei.

La prima tavola rotonda: “L’impatto dell’Internet delle Cose (IoT) sulla gestione dei porti e della logistica”

È stata moderata da Saverio Romeo, chief research officer Beecham Research, e ha visto la partecipazione di Teresa Alvaro, Sara Armella, Maurizio Martucci e Paolo Guglielminetti in sostituzione di Massimo Pellegrino (partner di PwC Strategy).

Dopo l'introduzione di Saverio Romano, ha aperto la tavola rotonda Teresa Alvaro, direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle Dogane; ella sostiene che è necessario e utile «mettere insieme le persone».

Sara Armella, fondatore di Armella & Associati, sostiene che la <<Digitalizzazione e nuove frontiere non devono ostacolarsi e non devono essere ostacolate>>, e ricorda che la digitalizzazione ha avuto anche impatti positivi sulla logistica, a partire dalla semplificazione delle procedure di controllo: <<Si sta passando – assicura Sara Armella, esperto avvocato specializzato in diritto doganale – dai controlli doganali alle frontiere alla tracciabilità digitale

dell'intera supply chain. Un mutamento di scenario che pone nuove sfide, ma crea anche opportunità per gli operatori in grado di adattarsi>>.

Maurizio Martucci, responsabile servizi TIM in Nave TIM, ha dichiarato che si sta lavorando per avere navi sempre più connesse con le proprie compagnie, enti e tra di loro. L'ultimo intervento è stato di Paolo Guglielminetti di PWC.

La seconda tavola rotonda: “La prospettiva della Piattaforma Logistica Nazionale”

Moderata da Simone Gallotti de Il Secolo XIX – The MediTelegraph, ha visto la partecipazione di Giampaolo Botta, Massimo Moscatelli, Rodolfo De Dominicis, Luciano Boselli, Giorgio Cavo, Lorenzo Greco e Mino Giachino.

Massimo Moscatelli, segretario di Assagenti ha spiegato che la digitalizzazione è fondamentale anche per la gestione delle operazioni portuali, che ormai viene effettuata interamente tramite supporti informatici. <<La nascita di E-port, il Port Community System del porto di Genova, oggi il più avanzato in Italia, risale al 2005, quando l'aumento dei traffici al VTE di Prà rese improrogabile la digitalizzazione di procedure che fino a quel momento venivano svolte su supporto cartaceo>>. Oggi E-port copre quasi tutte le attività svolte nello scalo del capoluogo ligure processando 12 milioni di informazioni all'anno, ed è anche il primo PCS italiano ad essere entrato nella Piattaforma Logistica Nazionale, <<motivo per cui – aggiunge Moscatelli – i suoi server nei mesi scorsi sono stati trasferiti presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti>>.

Rodolfo De Dominicis, presidente e ad di UIRNET, ha sostenuto che la necessità di uniformare le procedure portuali a livello nazionale è pressante, <<ed è proprio a tale scopo che stiamo implementando la Piattaforma Logistica Nazionale: rendere omogenea la risposta del sistema logistico italiano verso l'esterno>>; si tratta di un processo complesso, <<ma ci stiamo riuscendo, anche se con alcune lentezze tipiche della burocrazia italiana. In Olanda, dove stanno implementando un sistema molto simile al nostro, hanno iniziato dopo ma stanno finendo prima di noi>>. Oltre alle infrastrutture ferroviarie e stradali ha sostenuto che <<Genova può raddoppiare il traffico con le infrastrutture digitali>>.

Lorenzo Greco, ad di DXC Technology, ha dichiarato che i «porti sono sempre più connessi con la Piattaforma Logistica Nazionale».

“Digital Transformation: tecnologie emergenti per l'industria dello shipping”

Dopo la pausa caffè, il Quarto Forum riprende con “Digital Transformation: tecnologie emergenti per l'industria dello shipping”, grazie ai contributi di Luca Abatello, ad di Circle, su “Soluzioni IoT e industria 4.0 per l'ottimizzazione della catena logistica intermodale: le esperienze concrete di Circle”. Durante il forum genovese si è poi parlato dell'Internet of things (IoT) e delle sue applicazioni in ambito logistico. In particolare, il CEO di Circle (azienda specializza in analisi dei processi, progettazione di soluzioni tecnologiche per l'automazione e la digitalizzazione della catena logistica) Luca Abatello ha presentato due case history in tema di “Supply Chain 4.0”: la prima relativa al progetto europeo B2MOS, in cui Circle è stata partner tecnologico del porto di Livorno, nella sperimentazione di pre-clearing per un traffico ro-ro tra la regione del Maghreb (Porto di Radès, Tunisia) e Livorno attraverso l'utilizzo di etichette “intelligenti” RFID. Il secondo progetto illustrato da Abatello è ancora in corso e riguarda lo sviluppo di procedure semplificate.

Ha chiuso questa tavola Nicolas Beaumer, product strategy manager di Actility, su “LoRaWAN: tecnologia disruptive per il settore trasporti e logistica”.

Terza tavola rotonda: “Il ruolo della cyber security”

La terza ultima tavola rotonda è iniziata con l'introduzione di Carlo Piana, direttore generale di Crédit Agricole Carispezia. Moderatore è stato Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti (l'associazione nazionale degli agenti marittimi), il quale ha dichiarato che, in base alla sua grande esperienza, nell'ambito di portualità e tecnologia, si deve stare <<attenti agli hacker>>. Inoltre, Gian Enzo Duci ha sottolineato che i danni sono spesso ingenti: <<La compagnia danese Maersk Line, prima al mondo nel trasporto di container, a causa dell'attacco informatico della scorsa estate, ha subito perdite per quasi 300 milioni di dollari in un solo trimestre>>.

Il primo intervento è stato quello di Gianni Cuozzo, a mio avviso il più interessante, e direi anche drammatico, di tutto il Quarto Forum. Sono seguiti quelli di Giovanna Sissa, senior research fellow dell'Università di Genova; di Beatrice Bazzica, project manager di IMSSEA; di Alessandro Morelli, direttore operativo di SIAT; e del Capitano di Corvetta Nicola Stasi, Ufficiale Superiore della Capitaneria di Porto di Genova, che ha chiuso il forum.

<<Cyber-risk, bastano 10 minuti per hackerare una nave>>, è quanto ha spiegato nella sostanza Gianni Cuozzo, ad della società Aspisec, durante il convegno.

Sono bastati circa 10 minuti, un normale pc portatile e una connessione internet a Gianni Cuozzo, ad della società Aspisec, specializzata in consulenza sul cyber-risk, per accedere e, potenzialmente, prendere il controllo del sistema informatico di una nave in piena attività. Quella realizzata in diretta, durante il convegno, è stata una dimostrazione, ma solo perché, ovviamente, non sono stati arrecati danni alla nave. L'intrusione nel sistema operativo del mezzo in navigazione, scelto a caso, è stata però reale al 100%, a testimonianza della facilità con cui gli attuali sistemi di sicurezza in ambito marittimo possono essere aggirati.

Cuozzo ha utilizzato due programmi “open-source” accessibili a chiunque per identificare la nave e le caratteristiche del suo sistema operativo, e ha poi verificato che la “porta” di accesso al protocollo AIS (il tracking online della nave) non era protetta da nessun firewall. Trovato quindi un varco non presidiato, la barriera successiva era costituita dalla password del sistema, un ostacolo tutt'altro che insuperabile <<se consideriamo che il 70% di tutti i dispositivi elettronici del mondo è protetto dalle password base impostate di default dal produttore>>, ha spiegato Cuozzo. E infatti egli è passato al primo tentativo, digitando un semplice “1234”. >>

A questo punto – prosegue l'ad di Aspisec – potremmo di fatto prendere il controllo di tutti i sistemi della nave, senza che nessuno se ne accorga. Solitamente un'azienda si rende conto di aver subito un attacco hacker dai 6 ai 12 mesi dopo l'intrusione>>.

Come fare per proteggersi? Innanzitutto, secondo Cuozzo <<è necessario aggiornare costantemente i software anti-intrusione, ma non basta. È fondamentale in azienda avere personale specializzato, in grado di valutare effettivamente la qualità dei sistemi di sicurezza informatica acquistati dai fornitori>>.

I rischi generati dalla ormai pressoché totale digitalizzazione di sistemi e procedure, che ha coinvolto anche il settore marittimo, pone problemi di non facile soluzione anche dal punto di vista assicurativo, come ricorda Alessandro Morelli, Direttore operativo di SIAT: <<Al momento non esistono ancora coperture specifiche sul mercato Marine. Il problema si è posto per la prima volta nel 2003, quando venne istituita una clausola che escludeva i cyber attacchi dalle motivazioni di rimborso>>. Nulla in sostanza è cambiato fino al 2016, mentre negli ultimi mesi le cose stanno iniziando a muoversi. Sempre Morelli che spiegato che <<Recentemente il BIMCO ha emesso una nuova guideline sul cyber-risk formulata in collaborazione con lo IUMI (International Union of Marine Insurance), mentre noi, come SIAT, stiamo studiando due nuovi prodotti assicurativi dedicati, uno per gli armatori e uno per gli altri operatori del trasporto. Si tratta però di un lavoro non facile, a causa della

pressoché totale carenza di dati statistici sull'argomento>>.

Stefano Briata

IL RACCONTO DAL VERO

Natale a Boccadasse con le zie Maria e Giovanna

di Ugo Dodero

Ai tempi della mia infanzia ed adolescenza Boccadasse ,ove io sono nato nel 1933,era un borgo marinaro di pescatori, marittimi e portuali, ricco di usi, costumi e tradizioni particolarmente sentite nel periodo natalizio.

Le zie paterne Maria e Giovanna, purtroppo scomparse da tempo, erano per tutti: fratelli, sorelle, cognati, cognate e nipoti un significativo punto d'aggregazione, d'incontro,d'unione familiare;comunque di un qualcosa di sentito, di condiviso, senza alcuna costrizione od obbligo. Abitavano, come tutti noi, a Boccadasse in una vecchia casa disposta su tre livelli:il piano terreno abbastanza umido trovandosi a quota inferiore al piano stradale e con le due camere al primo e secondo piano.

Avevano sempre vissuto di piccoli occasionali lavori:la Maria domestica presso i"Signori"di quel tempo, la Giovanna di piccoli lavori di sartoria per gli abitanti del borgo.

Non si erano mai sposate per accudire lo zio Angelo, scapolo impenitente, cose di quei tempi, impensabili, inimmaginabili al giorno d'oggi.

Era un rito trascorrere dalle zie il giorno di Natale e di Santo Stefano.Non erano certo benestanti,come si può ben immaginare,ma avevano l'orgoglio (e guai a contrariarle) di organizzare in proprio i pranzi e le cene delle festività,sopportandone pure il costo.

Erano tempi in cui il panettone ed il moscato si vedevano solo nelle feste,lo stesso dicasi per la frutta secca ed il pollo. Per il pollo una speciale preparazione:alcuni giorni prima del Natale si comprava "U CAPPUN" vivo che veniva ospitato sotto il lavandino in cucina (poverino) e rimpinzato di "GRANUN" per farlo ingrassare rapidamente in attesa di tirargli il collo al momento opportuno.

Il menù di Natale era sostanzioso e ricco (per quei tempi naturalmente): antipasti, ravioli, cappun, formaggio, frutta secca e fresca, vino e acqua del rubinetto, dolce, caffè e moscato. Roba da signori:per un giorno i poveri tentavano di avvicinarsi ai ricchi...

Alla sera di Natale la cena era più leggera:un bel brodo di carne e un po' di formaggio. Il giorno di Santo Stefano eravamo tutti talmente sazi che l'appetito era scarso, ed in genere veniva consumato quanto era rimasto del giorno precedente.

Naturalmente nel tempo che intercorreva tra i pranzi, che duravano a lungo, e le cene, si giocava alla tombola, una tradizione nella tradizione. Le zie erano talmente felici di vederci tutti seduti attorno a loro, che i loro occhi, sui loro visi così semplici, brillavano di gioia.

Ci scambiavamo dei doni poco costosi, ma il cui valore simbolico era ben più alto e rilevante di quelli d'oggi, poiché il regalo, il pensiero, era veramente un'espressione d'affetto, d'amore e di sentimento il cui significato prescindeva dal valore stesso.

Il presepe, posizionato quasi sempre nell'angolo del vano più importante della casa (quasi sempre in sala), era costruito a mano con casette e grotta con pezzi di sughero, mentre le statuine erano tramandate di generazione in generazione. La vegetazione era costituita da muschio (ERBACOCCA) e l'eventuale ruscello con strisce di stagnola.

L'albero di Natale era ancora un illustre sconosciuto, ma quei pochi che già si affacciavano nelle case, erano adornati con frutta secca:datteri, noci ..ecc. Anche piccoli mandarini venivano appesi ai rami a mò di decorazione.

E' difficile raccontare quanto scritto a dei giovani: stenterebbero a crederci perché tra quel tempo e l'oggi non sembrano passate alcune generazioni, ma secoli.

Le zie, purtroppo da tempo non ci sono più: l'incantesimo è finito. La tradizione è scomparsa, solo consumismo.

E s'è vero che il progresso crea innovazione, ricchezza ed altro, è anche vero che uccide i sentimenti più nobili.

F I N E