

20 DL Notizie 2022

**CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA
E DI MARE...Blog... 10 ottobre 2022**

www.deciolucano.it -----

Nucleare e risorse verdi

L'uomo e il mare

**Uomo libero, sempre tu amerai il mare!
Il mare è il tuo specchio; tu contempi la tua anima
Nello svolgersi infinito dei suoi marosi,
Il tuo spirito non è un abisso meno amaro.**

.....

Charles Baudelaire , 1857

da Les fleurs du mal , titolo dei versi di altre tre quartine:

L'homme et la mer



Un mare sullo sfondo del monte di Portofino che irrompe dal largo per ghermire arrabbiato gli uomini della costa, un'immagine che fa pensare. Ce lo consegna l'artista fotografo Enrico Zena di Genova. Grazie Enrico. (Si prega di citare la fonte)

Nell'interno : Storia della marineria passeggeri di Francesco Pittaluga, pag 27; Esperienze di vita dentro il mare di Tobia Costagliola

SPRUZZI DI SALMASTRO

Tutto ruota intorno al Piano Nazionale di ripresa e Resilienza (PNRR) , 2021, dove si può operare con investimenti e ricevere , altri enti importanti (ma chi sono i dirigenti?) sono il Mise, ministero Sviluppo Economico il Mims, i trasporti. che Poseidone ce la mandi buona...

Ma poi irrompe la ZES , Zona Economica Speciale, dai porti campani (vedi Shipping Week) disapprovazione , responsabili carenze di ferrovie, autostrade, un contagio che farà forse saltare la pentola della "vecchia" legge sui trasporti del senatore Delrio, non ancora completata.

Alcune novità. In Norvegia un traghetto, Richard With , di grandi dimensioni, è operante a batterie , un mix ibrido di GNL idrogeno , elettricità e inoltre Germania e Emirati hanno siglato un accordo per fornire GNL ai tedeschi.

I catieri coreani hanno ricevuto ordini per quattro porta contenitori da 50.000 tsl e 4 chimichiere di grossa stazza.

Si accetta tutto se containerizzato, dagli scatoloni vuoti a quelli pieni, i noli vanno bene, checchè se ne scriva.

A proposito di Saloni Nautici , concluso quello di Genova, il guidone è passato a Montecarlo (500 euro il biglietto), ma lì ormeggiano ed espongono solo i maxiyacht superiori ai 24 metri. D'altronde i prezzi delle barche sono uguali da tutte le parti, dai sei metri in su bisogna avere qualche milionata in tasca e solo l'usato polacco è a buon mercato...

I marina hanno problemi di gestione: ci sono delle scadenze tecniche delle barche ormeggiate che possono costare anche 80 mila euro l'anno.

Un'altra novità è la fondazione di una Accademia dei Trasporti per i congedati giovani delle forze armate, il cui scopo è dare loro una occupazione.

I tifosi della protezione dell'ambiente puntano il dito minaccioso per chi non crede al cambiamento climatico e invece loro abbracciano le rinnovabili. Forse non sanno che le pale eoliche, orrore e bruttura ambientale per ironia, hanno scadenze (15/20 anni) e una manutenzione annuale che costa svariate centinaia di migliaia di euro l'una.

Agli scafi delle navi si applicano ora le bioresine. Nuovi carburanti vanno forte come l'idrogeno, l'ammoniaca, il biogas e per ultimo il GNL sintetico.

ASSONAVE, farsi trovare pronti

ROMA Cambio al vertice di Assonave. Si è tenuta a Roma l'Assemblea degli associati e degli aggregati dell'Associazione che rappresenta l'industria navalmeccanica nazionale, . Il generale Claudio Graziano, attuale presidente di Fincantieri, è stato eletto presidente per il triennio 2022-2025. Pronto a prendere il timone dell'associazione succedendo all'ambasciatore Vincenzo Petrone. Il comparto navalmeccanico europeo, a causa degli effetti della pandemia e delle conseguenze della guerra in Ucraina, che influiscono sulla supply chain e sulla reperibilità delle materie prime, sta affrontando un periodo complicato e punta alla ripartenza e alla sostenibilità. L'International Maritime Organization e la Commissione europea hanno infatti stabilito dei target di emissioni che il settore navale dovrà raggiungere entro il 2050,

sarà necessaria una quasi integrale sostituzione dell'attuale flotta mondiale, il cui valore complessivo stimabile a costi attuali può superare i 3mila miliardi di dollari. L'obiettivo è farsi trovare pronti....

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

ASSICURAZIONI E TRASPORTI

SIAT FRA SALONE NAUTICO, REALTA' VIRTUALE DEL PORTO DI GENOVA E IUMI

GENOVA Le ultime settimane sono stati giorni importanti per SIAT, Società di Assicurazioni con sede a Genova specializzata nel ramo trasporti. Lo scorso 23 settembre è venuto in visita per la prima volta presso la sua sede il Presidente del Gruppo Unipol Carlo Cimbri, che ha incontrato fra gli altri una rappresentanza di giovani lavoratori under 40, a dimostrazione del fatto che il Gruppo e Siat sono da tempo attente alle politiche di inserimento nel mondo del lavoro di giovani laureati che hanno seguito specifici percorsi di studio in campo assicurativo e legale.

La giornata è proseguita con la visita alla 62a edizione del Salone Nautico di Genova e allo stand di UnipolSai Assicurazioni e Siat, che durante la sua kermesse ha visto la presenza di operatori del settore, agenti, brokers e rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali.

Si poteva, inoltre, vivere un'esperienza particolare, con un tour virtuale alla scoperta del Porto di merci di Genova grazie a visore 3D di Realtà Virtuale. Il prototipo, che è stato realizzato grazie al lavoro dell'IT di SIAT, partner e membro del CRU Unipol della Liguria e sarà in futuro scaricabile dagli store digitali e tramite app. Scopo del progetto è quello di aumentare la sinergia fra la città di Genova e il suo Porto che di fatto rappresenta la sua maggiore fonte economica e del nostro Paese.

Come sottolineato da Mattia Rossi, Presidente CRU Liguria “Grazie alla collaborazione con i Musei del Mare e delle Migrazioni, il

simulatore sarà, in seguito, trasferito presso la sede del Galata, una location che permette di sottolineare la grande connessione tra la storia della nostra regione, delle migrazioni, del lavoro e della globalizzazione e la contemporaneità. Vogliamo ringraziare le istituzioni coinvolte e tutte le Associazioni del CRU Unipol della Liguria che hanno creduto in questo progetto e SIAT che ha reso concretamente possibile la sua realizzazione. I CRU sono organismi informali che aggregano gli stakeholders del gruppo Unipol, nonché un'ampia rete di rappresentanza di molteplici interessi che vedono in esso un luogo importante di confronto sui temi economici e sociali del territorio, le opportunità e le strategie di sviluppo comuni”.

Sono stati in parecchi a provare questa "esperienza virtuale", oltre a Mattia Rossi Presidente di Legacoop Liguria e del CRU Ligure, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, Francesco Maresca Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova, Gian Enzo Duci, Massimiliano Giglio di Assagenti, Ugo Zanchetta, Maria Caterina Chiesa di Marsh e Vice Presidente di Confindustria Genova e tanti visitatori che hanno potuto "girare" per il primo porto italiano o chiedere informazioni sull'offerta UnipolSai e SIAT.

Si è tenuta a Chicago dal 18 al 22 settembre, l'annuale Conferenza dello IUMI - International Union of Marine Insurance - che raggruppa 45 associazioni nazionali del settore dell'assicurazione e riassicurazione marittima. A rappresentare la SIAT, fra i circa 600 partecipanti del settore, c'erano Elisabetta Capurro e Cristiano Marino rispettivamente Responsabili Assuntivi Merci e Corpi e Aviazione a dimostrazione del suo ruolo di riferimento nel mercato assicurativo.

Claudio Servelli

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Light Bridge Console

Fincantieri al Monaco Yacht Show

Fincantieri NexTech, controllata di Fincantieri, ha presentato con successo al Monaco Yacht Show - MYS, che si è tenuto dal 28 settembre al 1 ottobre a Port Hercule - Monaco, l'innovativa “Light Bridge Console”.

Il sistema, dal design ingegneristico e costruttivo all'avanguardia, prevede due versioni: la “Light Bridge Console”, installata sul Benetti Diamond 44M, e la “Light Bridge Captain Chair”, installata sull'Oasis 40M. In entrambe le soluzioni è stata utilizzata la fibra di carbonio con l'obiettivo di ottenere una struttura sottile e leggera, dotata di una grande resistenza e silenziosità. Lo sviluppo dei due progetti è stato possibile grazie all'utilizzo delle ultime innovazioni software per l'integrazione dei sistemi messe a punto da Fincantieri NexTech.

Un ponte di sistemi e sottosistemi che guardano il mare

La tecnologia utilizzata, interamente sviluppata attraverso la piattaforma SEASYacht con il set di librerie grafiche MPEV (Marine Portale EVolution) di Fincantieri NexTech, si unisce all'ultima generazione di grafica per lo sviluppo dell'interfaccia operatore.

Sul primo modello di Oasis 40M, la consolle di plancia lascia il posto a due piccole “penisole” assimilabili ai braccioli della “Captain Chair”, che garantiscono una visuale completamente aperta del comandante verso il mare.

La Light Bridge Console prevede una navigazione di tipo integrato con radar in banda X e cartografia elettronica certificati, cartografia turistica, conning display, log ed echo sounder di tipo certificato, AIS, DGPS, comunicazioni GMDSS di classe REG-Code.

Grazie all'elevata integrazione di tutti i sottosistemi di bordo, implementata tramite lo sviluppo di un pacchetto software dedicato per il mondo Superyacht, il sistema targato Fincantieri NexTech risulta estremamente facile da utilizzare e con accessibilità a tutte le funzioni nave. Inoltre, l'elevato livello di

integrazione elettronica e la certificazione delle connessioni remote via Ethernet, hanno consentito di liberare volumi nella cabina, scoprendo la visuale verso prua e trasformando gli spazi di plancia in un ambiente luminoso e vivibile, proteso verso il mare e che offre nuove opportunità di design prima impensabili.

La “Light Bridge Console” è il perfetto esempio della strategia di espansione di Fincantieri NexTech verso lo sviluppo in applicazioni di automazione marittima e nautica in tutto il mondo, in linea con le strategie del Gruppo.

Fincantieri NexTech SpA, società del Gruppo Fincantieri, è specializzata nello sviluppo di soluzioni tecnologiche e innovative in ambito Maritime & Defence, Smart Infrastructures, Specialized Engineering e CyberSecurity & Digital Solutions.

Fincantieri NexTech con circa 800 professionisti ed esperti impegnati in Italia ed all'estero, fornisce soluzioni altamente specialistiche a centinaia di clienti nei cinque continenti

www.fincantierinextech.com



Notizie da The MediTelegraph Shipping Intermodal Transport News settimanale curato da Alfredo Quarati

Carnival: “Monitoriamo le attività di Costa, Princess e Holland America. Siamo fiduciosi sul ritorno alla redditività”

**E’ probabile, suggeriscono gli addetti ai lavori, che i piani alti di Miami stiano ridisegnando l’intera geografia della galassia Carnival. Non solo attraverso ‘spostamenti’ di altre navi all’interno del gruppo, ma anche ripensando la presenza dei nove brand sui vari me
L’industria marittima attraverso onde difficili | FOCUS**

Nell'ambito della Naples Shipping Week della scorsa settimana, si è tenuto il seminario "Onde difficili. Navigare il mercato dello shipping alla luce delle crisi internazionali", organizzato dal gruppo Giovani armatori della Confitarma, dal gruppo Giovani della Federagent Oltre 300 persone ai Gnv Awards di Genova

Dopo la pausa dovuta alla pandemia, torna la due giorni di Grandi Navi Veloci dedicata ai partner commerciali con cui la compagnia di navigazione sceglie di celebrare ogni anno il proprio impegno e la propria attenzione verso il settore commerciale.

Dal 1 ottobre Alberto Minoia è il nuovo amministratore delegato di Stazioni Marittime, la società che gestisce i terminal traghetti e crociere di Genova. Minoia è stato designato dall'assemblea degli azionisti e succede a Edoardo Monzani, nominato presidente della società.

Cdp-Intesa Sanpaolo, maxi finanziamento per il terminal Lsct della Spezia

Carnival: "Monitoriamo le attività di Costa, Princess e Holland America. Siamo fiduciosi sul ritorno alla redditività"

Carnival vede la luce in fondo al tunnel

Broker nautici, c'è la legge da 3 anni Ma nessuno può ancora fare l'esame.

La figura professionale è stata introdotta nel 2020, il decreto attuativo è del 2021, l'entrata in vigore effettiva risale a gennaio 2022. Ora, perché una Camera di commercio sforni il primo broker nautico, serve ancora una leggina regionale. E l'auspicio nel settore .

"La ferrovia baltica ci blinderà all'Europa. E il Mediterraneo sarà il nostro porto"

○*○*○*○*○*○*○

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

La rivista online ricca di cultura del mare

Lega Navale Italiana

Cari Amici Lettori.

è uscito il Notiziario CSTN n° 122 di ottobre 2022.

Dopo venti 20 anni di amicizia e preziosa collaborazione al Notiziario ci ha lasciati l'Ammiraglio Giovanni Iannucci, un grande uomo di Mare e uno dei più valenti velisti di Marivela. Appositamente per la nostra rivista ha scritto numerosi articoli raccontando le sue regate transoceaniche, autentiche pagine di storia dello Yachting. Con l'animo pieno di malinconia lo ricordiamo a quanti lo hanno stimato ed apprezzato e sappiamo che sono tanti. La Redazione *www.cstn.it*

DIALOGO TRA INDUSTRIA, PORTI E LOGISTICA A TRIESTE

Da ShipMag Colloquia

Analisi, dibattiti, prospettive di shipping e logistica:
l'attualità raccontata dai protagonisti del settore
Trieste Terminal Passeggeri 20 ottobre

TRIESTE È possibile partecipare all'evento solo in presenza presso il Centro Congressi del Terminal Passeggeri di Trieste. Per chi non potrà partecipare, saranno messe a disposizione delle clip successivamente.

Programma

Da penisola a piattaforma:

il ruolo dell'Italia nella logistica europea.

Ripensare il sistema dei trasporti per creare nuove economie

08.45 | Accoglienza e Welcome coffee 09.15 | Benvenuto e Apertura dei lavori Presenta: Leonardo Parigi, Giornalista ShipMag

09.30 | Intervista del Direttore di ShipMag Teodoro Chiarelli a Cristina Scocchia, Amministratore Delegato illy

09.50 | DIALOGO TRA INDUSTRIA, PORTI E LOGISTICA

Modera: Davide Maresca, Managing Partner Studio Legale Maresca & Partners

Panelist:

Zeno D'Agostino, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Fulvio Paolo Profeta, International & Overseas Transport Senior Manager Barilla G. e R. Fratelli, Enrico Samer, Amministratore Delegato e Presidente Samer & Co. Shipping, Roberto Vidoni, Managing Director Autamarocchi, Federico Baiocco, Head of Supply Chain Iveco Group

11.00 | Crescere nei nuovi scenari internazionali: i fondi a supporto della transizione energetica dei porti

Modera: Alexio Picco, Managing Director Circle Group

Panelist: Fulvio Di Blasio, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, Mario Mega, Presidente Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Sommariva, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Massimo Deiana, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

11.45 | Le infrastrutture necessarie

Modera: Fabrizio Vettosi, Managing Director VSL Club

Panelist: Antonio Barbara, Amministratore Delegato HHLA PLT Ital, Riccardo Pompili, Amministratore Delegato De Wave Group, Stefano Selvatici, Amministratore Delegato TO Delta, Stefano Visintin, Presidente Confetra FVG

12.45 | Conclusioni



Un Mare di Svizzera **Porti, logistica e ferrovie**

Il 26 ottobre a Lugano la quinta edizione del Forum internazionale sui trasporti e le infrastrutture

LUGANO 5 ottobre 2022 - Conto alla rovescia per la quinta edizione di Un mare di Svizzera, il Forum internazionale che ogni anno accende i riflettori sullo sviluppo delle infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali, ma specialmente sui trend che caratterizzano i flussi di merce e le loro ricadute sui territori.

Per la prima volta in cinque anni, il Forum organizzato da ASTAG, l'Associazione svizzera dell'autotrasporto, in collaborazione con Lilf (Lugano International Logistics Forum) articolerà il suo dibattito nell'intera giornata, focalizzando l'attenzione sui profondi cambiamenti in atto nella catena logistica mondiale. Si parlerà quindi di un trend di recupero di centralità del Mediterraneo e dell'importanza che potrà rivestire per l'economia svizzera e il Ticino. In questa ottica grande spazio verrà dedicato al cronoprogramma delle nuove infrastrutture previste a sud (in particolare nel porto di Genova, ma anche ferrovie dal Tirreno all'area lombarda) nonché alle nuove opere in fase di realizzazione in Svizzera (nuovo tunnel del Gottardo). È prevista anche una sessione dedicata alle modalità e alle prospettive di finanziamento delle nuove infrastrutture logistiche.

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale

+39 348.4144780 www.starcomunicazione.com

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

NAPLES SHIPPING WEEK

senza veli nè mordacchie

ONDE DIFFICILI

NAVIGARE IL MERCATO DELLO SHIPPING ALLA

LUCE DELLE CRISI INTERNAZIONALI

NAPOLI Il 29 settembre, nell'ambito della Naples Shipping Week, si è tenuto il seminario "Onde difficili.

Navigare il mercato dello shipping alla luce delle crisi internazionali", organizzato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, Gruppo Giovani Federagenti, Fedespedi Giovani e YoungShip Italia.

Giovanni Pettorino, Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Aus, che ha moderato e introdotto i lavori, ha evidenziato che le crisi internazionali degli ultimi anni (la pandemia e la guerra in Ucraina) stanno fortemente indebolendo le azioni per il perseguimento degli obiettivi fissati dall'agenda 2030 delle

Nazioni Unite e gli attuali stress geopolitici ed economici stanno mettendo in crisi il modello che si riteneva consolidato della globalizzazione. Le aziende occidentali stanno ridefinendo i propri processi di approvvigionamento e produzione riportandoli in prossimità dei mercati di consumo (reshoring). Tutto ciò non potrà non incidere sullo shipping. Si prevede che il mercato dei noli, che negli ultimi mesi ha conosciuto notevoli incrementi, tornerà a "normalizzarsi" e, a seguito del reshoring, è possibile un'espansione del traffico Ro-Ro. In ogni caso, in conseguenza delle diverse crisi internazionali che attraversano il nostro pianeta, tutto il sistema delle rotte commerciali potrà trovare nuovi assetti che andranno ad incidere in maniera importante sul trasporto marittimo.

Daniele Bosio, Coordinatore per le questioni marittime (MAECD), nell'evidenziare che con l'approvazione della Legge che autorizza la costituzione di una Zona Economica Esclusiva l'Italia

ha finalmente preso coscienza della sua marittimità, ha ribadito che il mare continua ad essere fondamentale per la nostra sicurezza economica e geostrategica. La pandemia da Covid 19 ha

dimostrato quanto le linee di comunicazione marittima siano esposte all'imprevedibilità degli eventi. Peraltro, oltre al conflitto tra Ucraina e Russia, che sta dimostrando in maniera crescente le sue capacità di spill over sulla sicurezza marittima anche lontano dal teatro di guerra, altre minacce alla libertà dei mari esistono nel mondo: la pirateria e gli altri atti criminali in mare nel Golfo di

Guinea, la fragile tranquillità nel Golfo di Aden e all'imboccatura del Bab-el-Mandeb, il potenziale esplosivo dello Stretto di Hormuz, le pretese territoriali di Pechino nel Mar cinese meridionale e infine le tensioni nello stretto di Taiwan. A queste crisi più o meno visibili vanno aggiunte le controversie sulle delimitazioni marittime e sulla sovranità degli Stati costieri sulle risorse marine, dagli idrocarburi alla pesca e alle risorse minerarie dei fondali. In questo contesto, il ruolo del Mediterraneo è fondamentale per la strategica congiunzione tra Indo Pacifico e Atlantico, fitto di interessi concorrenti e teatro di competizione politica. “L’industria dello shipping è un vaso di coccio tra vasi di ferro perché deve navigare tra normative nazionali contrastanti, pericoli di instabilità politica e costi crescenti per la sicurezza”.

Enrico Paglia, Research manager, Banchemo Costa network, ha incentrato il suo intervento sugli effetti delle sanzioni tra Europa e Russia sottolineando come la guerra sia, da un lato un fattore di forte debolezza per la l'economia europea ma, dall'altro, rappresenta anche un fattore di crescita della domanda di trasporto di merci via nave. Partendo dall'esempio del carbone, sanzionato dall'Unione europea ad agosto, Paglia ha dimostrato come i cambiamenti in atto sia a livello di mix energetico europeo che delle direttrici di traffico a livello globale generino un incremento della domanda di trasporto considerevole per le merci secche alla rinfusa (dry bulkers). Paglia ha poi parlato delle sanzioni contro il petrolio, in vigore dal prossimo mese di dicembre, e di quelle contro i prodotti raffinati russi, in vigore da febbraio 2023, che andranno a ridisegnare il trade globale delle petroliere e delle product tankers.

Le sfide geopolitiche, il rapporto Stato-Mare

Paolo Quercia, Docente di Studi Strategici Università di Perugia e Direttore di GeoTrade, ha sottolineato che la guerra in Ucraina segna una decisiva trasformazione del sistema internazionale, lasciando alle spalle 20 anni di tentativi di conciliare l’integrazione economica internazionale con la stabilità e la sicurezza:

parallelamente al procedere della globalizzazione sono cresciute le sfide geopolitiche e oggi le minacce tradizionali si sommano a quelle di natura economica. Il sistema internazionale che si ricostruirà sarà in un mondo in totale trasformazione, dove gli Stati competono per l'egemonia e la sicurezza. Il ritorno dell'economic statecraft anche in Occidente, il crescente ricorso a sanzioni economiche e restrizioni, la necessità di sostenere le politiche estere e di sicurezza con la stabilità socioeconomica interna divengono sempre più prioritarie e pongono nuove sfide ai governi. È di questo contesto che la politica marittima degli Stati dovrebbe prendere atto, comprendendo il ruolo mutevole che gli scambi via mare hanno nelle relazioni internazionali e soprattutto come essi si rapportano con le azioni conflittuali o regolatorie degli Stati. Il mondo delle sanzioni e delle restrizioni agli scambi internazionali, i processi di politicizzazione o territorializzazione dei mari e degli spazi oceanici, il ruolo crescente delle sanzioni e delle restrizioni marittime, il ritorno dei poteri degli Stati nel campo dell'economia stanno modificando il rapporto Stato - mare e il ruolo del mare tra gli Stati. L'Italia come Nazione baricentrica del più centrale dei mari, deve essere all'avanguardia nel ripensare l'azione dello Stato sul mare per salvaguardare le opportunità che mari aperti danno al nostro Paese e proteggere con opportuni strumenti gli assetti e gli interessi marittimi nazionali. In tempi difficili il mare offre al nostro Paese una inesauribile "riserva geo-economica" di crescita e sviluppo. Occorrono una strategia e adeguate strutture amministrative in grado di cogliere la sfida dei nuovi e difficili tempi.

I Presidenti dei quattro Gruppi Giovani, Salvatore d'Amico (Confitarma), Federica Archibugi (Federagenti), Armando Borriello (Fedespedi) e Andrea Morandi (YoungShip Italia) hanno concluso il seminario evidenziando che, grazie all'aiuto di illustri esperti del settore, sono emerse ancora una volta la centralità strategica e l'importante funzione sociale dell'economia del mare. Un settore che può e deve giocare un ruolo di primo piano nel garantire una filiera energetica efficiente e sostenibile a livello internazionale. "Le sfide sono tante e noi giovani dobbiamo essere in prima linea nell'affrontare le "onde difficili" in cui ci troviamo a navigare.

Napoli, 30 settembre 2022

“Tutelare i collegamenti insulari e le Autostrade del Mare”

Continuità territoriale e sostenibilità ambientale

ROMA Estendere a tutti i collegamenti insulari e alle Autostrade del Mare l'esenzione dall'ETS, il sistema di scambio delle quote di emissione a livello comunitario previsto nel pacchetto Fit for 55, per difendere la continuità territoriale da un lato e uno strumento di vera sostenibilità ambientale dall'altro.

Lo hanno chiesto, rivolgendo in tal senso un appello anche al Governo che andrà a formarsi nelle prossime settimane, Matteo Catani, membro del Consiglio Direttivo di Assarmatori e Presidente della Commissione Cabotaggio e Autostrade del Mare, e Alberto Rossi, Segretario Generale dell'associazione, intervenendo nel corso della Naples Shipping Week.

Il Parlamento UE, infatti, ha chiesto l'esenzione dall'ETS per le tratte soggette a obblighi di servizio pubblico, mentre il Consiglio ha fatto altrettanto per i collegamenti con le isole minori. Ma secondo Assarmatori non basta. “Dobbiamo confermare questo assetto anche in vista della Direttiva finale – ha spiegato Matteo Catani – e far sì che anche tutti i collegamenti insulari e quelli delle Autostrade del Mare

ottengano l'esenzione. Altrimenti ci troveremmo di fronte a una lesione del principio di proporzionalità dell'UE, visto che l'Italia sarebbe maggiormente penalizzata da queste misure rispetto ad altri Stati membri vista la sua dipendenza dal trasporto marittimo”.

“Il nostro Paese, infatti, è leader nel Mediterraneo per quanto riguarda le Autostrade del Mare, con una quota di mercato del 37%. “Mettere a rischio questo sistema, che si è realizzato anche grazie a strumenti importanti come il Marebonus – ha aggiunto Alberto Rossi –

significherebbe correre il rischio di uno switch modale inverso, cioè dal mare alla strada: altro che sostenibilità ambientale, aumenterebbero il traffico, l'incidentalità e l'inquinamento. Un altro obiettivo deve essere quello di far sì che quanto incassato con l'ETS in Italia rimanga nel nostro Paese e sia allocato per finanziare investimenti a terra e a bordo e in ricerca e sviluppo, con l'obiettivo di rendere le flotte sempre più compliant con la normativa”.

Un'altra proposta regolatoria che 'incombe' sul ruolo delle Autostrade del Mare è l'applicazione senza correttivi del CII (Carbon Intensity Indicator) dell'IMO: lo strumento prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A ad E.

Barbara Gazzale

LETTERE LETTURE LIBRI

Quando la poesia ci aiuta a vivere

PERCHE' NON CREDERCI?

Ho visto cadere una stella sul mare vicino, non s'è spenta.

Ho udito la voce stupita di un pesce sott'acqua gridare:

ehi ragazzi ! Chi ha acceso la luce?

Non è più giorno, ma non è ancora sera, si vede dal colore arcobaleno del cielo e si sente nell'aria, un'aria speciale del crepuscolo.

Appoggiata al davanzale, osservo in silenzio.

All'improvviso mi sento sollevare come una piuma fino a raggiungere la cima del cipresso che ondeggia presso il cancello.

Mi siedo sopra un ramo con la mente affollata di emozioni, poso lo sguardo sui ritagli di cielo azzurro, incastonati tra una foglia e l'altra .

Il cipresso diventa una enorme gioielleria , poco a poco, si riempie di passerotti che cantano con voce melodiosa, è il saluto alla natura, è una dolce buona notte al cipresso che tra poco dormirà con loro.

Mi ritiro dal davanzale per non disturbare.

Ciao amici, buona notte anche a voi.

24 settembre 2022

Marialuigia Sezzi



AFGHANISTAN

eterno crocevia di interessi e guerre

Un libro di Alberto Rosselli

Questo libro non ha la pretesa di ricostruire dettagliatamente e accademicamente la storia e le vicissitudini dell'Afghanistan antico e contemporaneo, ma si limita a tracciare sinteticamente gli eventi fondamentali che hanno segnato l'evolversi di questo travagliato Paese. L'Afghanistan non è mai stata una terra facile da conquistare, o da "pacificare" (termine in voga attualmente). Il Paese è infatti costituito principalmente da montagne e steppe abitate da tribù da sempre ostili a qualsiasi tentativo teso ad imporre il controllo di un'autorità centrale. Sono gruppi etniciprevalentemente dediti a lotte di potere intestine, fatte di continui cambi di

regime all'insegna di tradimenti, assassini e guerre civili, che rivelano una marcata ostilità verso qualsiasi tentativo di normalizzazione stabile, soprattutto se ad opera di una potenza straniera. È una lezione della Storia che solo recentemente l'Occidente sta imparando, pur non assimilandola, dopo oltre 20 anni di guerra e guerriglia mascherata da missione di peacekeeping, anche se prima sono stati i sovietici a seguire questa errata traccia.

E prima ancora di questi ci furono la Persia e Inghilterra che, tra '800 e '900, per ben tre volte, tentarono di rendere il Paese un satellite del loro impero. Ironia della sorte, tutti questi tentativi sono falliti secondo uno stesso, identico, ripetitivo schema.

albertorosselli1956@gmail.com

LE PAGINE AFFASCINANTI DI TOBIA COSTAGLIOLA

Esperienze di vita dentro il mare

da un libro in preparazione di Tobia Costagliola

Tobia Costagliola ci anticipa un brano del suo libro di prossima pubblicazione sul mare e sulla gente di mare dedicato all'isola di Procida. Già tra il 2016 e il 2018, DL News aveva pubblicato alcuni suoi testi sugli stessi argomenti.

Un Tobia Costagliola inedito, certo più giovane, subacqueo in apnea, su fondali di oltre 30 metri della sua Procida, un "pesce" da come si descrive, nostalgico delle immersioni fino all'abbandono "fisico" nel mare, che, nonostante la sua vita da comandante di navi, manager di grandi aziende marittime, ci coinvolge in una descrizione alla Quilici e con eccezionali scoperte marine. *La seconda parte nel prossimo numero.*



Con l'avanzare degli anni capita, spesso, di trovarmi immerso in ricordi di tempi lontani che riaffiorano con nitidezza nella mia mente con una dovizia di dettagli e particolari "inediti". Inediti perché forse assimilati e "registrati" nei reconditi meandri della mia mente, ma difficilmente riesumabili durante la mia consueta attività "pensante". Tuttavia, questi ricordi di persone, di luoghi, di avvenimenti e di miei stati d'animo fanno parte di una intensa ma breve attività onirica che scatta, solitamente, all'alba, quando la mente è riposata e il risveglio è imminente. Al mio risveglio, però, non sempre ricordo tutto quanto ho sognato e, allora, prima di levarmi, con gli occhi chiusi, cerco di continuare il sogno, "da sveglio", per cercare di "recuperare" quella parte che mi sono perso.... E, durante il giorno, a volte, mi capita di rielaborare il mio sogno ripassandolo a memoria o raccontandolo, come spesso faccio, a mia moglie...

In questa età in cui, per le tante vicissitudini, devo ormai rassegnarmi a vivere lontano dal mare, troppo spesso l'oggetto dei miei sogni è proprio il mare. Quel mare che è sempre stato parte integrante della mia vita, da bambino, da adolescente e poi da adulto, prima come navigante in giro per il mondo e poi, a terra, dove la mia vita ed il mio lavoro sono sempre stati legati alle attività marittime. Per quanto concerne, invece, il mio legame fisico col mare, questo non si limita all'esperienza diretta, tra venti e marosi, durante le traversate

oceaniche, l'incanto delle aurore o dei tramonti, il fascino del cielo stellato, i riflessi fosforescenti nelle acque tropicali, il duro lavoro e la lontananza dagli affetti, le violente tempeste che, per secoli e ancora durante quella intensa stagione della mia vita, continuavano a generare "voti o promesse da marinai". I ricordi più belli e molto speciali sono legati, invece, all'abbandono "fisico" nel mare, vissuto intensamente durante le mie immersioni con ogni tempo, anche proibitivo. E ciò accadeva, sia da ragazzo, che da "nonno", penetrando e vivendo tutte quelle meraviglie accessibili entro i confini posti dalla umana natura. I miei "attrezzi" erano soltanto ottimi occhiali con tubo, un coltello e delle lunghe pinne. Una leggera borsa di rete mi cingeva il collo. Ho sempre gioito, nel mare, vivendolo fino ai limiti della resistenza, riuscendo, fin da ragazzo, a raggiungere delle profondità ritenute ai limiti dell'apnea per un "dilettante": 25 metri con un solo straordinario "picco" di 29 metri (non senza qualche scricchiolio nelle orecchie...). Eppure il mare io l'ho goduto non per queste "bravate", così come definite da mia madre quando ero un ragazzo troppo incosciente e avventato e poi, più tardi, dall'ansiosa moglie. In tempo d'estate, quando mi era "permesso" (...), fuggivo verso lunghe esplorazioni che avevano la costante durata di 4/5 ore, girovagando, in silenzio, lentamente spinto dal solo movimento delle pinne, sotto le coste delle isole di Procida e di Vivara.

Uno strano sub in cerca di polpi e non solo

Il mio era un lento procedere, anche su lunghe distanze, sovente interrotto da immersioni che mi portavano verso fondali rigogliosi di splendida flora e miriadi di pesci di ogni tipo e grandezza che non mi "degnavan d'un guardo". Queste immersioni erano prevalentemente dedicate all'individuazione di polpi mimetizzati con le tinte dell'ambiente circostante, nascosti in anfratti della roccia o coperti di minuta ghiaia e valve vuote di molluschi. Con sguardo attento, si potevano scorgere gli occhi del mollusco pronto ad agguantare una preda o pronto a schizzare via. Senza esitazione, con rapido scatto, stendevo la mano e stringevo senza ancora rendermi conto della grandezza del malcapitato. Ne prendevo di ogni dimensione: dal "pulpitiello" di 100 grammi, al polpaccio di qualche chilo o più.

Entrambi i tipi si divincolavano allungando i tentacoli che si attaccavano dappertutto; i tentacoli di quelli più grossi, a volte, tendevano a penetrare pericolosamente sotto gli occhiali o, addirittura nel naso. Bisognava fare molta attenzione. Per neutralizzarli e farli star fermi, la prima operazione era quella di rigirargli la testa “dentro/fuori... Significativi i segni delle ventose che restavano sulle braccia o sulle parti del corpo raggiunte dai tentacoli.

Durante il mio lento procedere, mi tenevo sempre a pochi metri dalla costa per non espormi al rischio costituito da barche e motoscafi in transito. Per diversi anni non ho mai usato alcun galleggiante di segnalazione per sub... Per questa mia scelta ero costretto a immergermi sotto la costa e poi, a pochi metri di profondità, cominciavo ad allargarmi per raggiungere i fondali più profondi. A volte, guardando in su, vedevo gli scafi delle barche ed il ruotare delle eliche che lasciavano sottacqua una scia diversa da quella che siamo abituati a vedere in superficie. Il rumore del motore lo percepivo, molto attenuato, ma solo dopo il passaggio sulla mia verticale. Per risalire, ero costretto a fare il percorso inverso fino a quando individuavo la sagoma della costa sommersa: solo a pochi metri cominciavo ad emergere verticalmente. Guai se si perdeva l'orientamento: correvo il rischio di emergere dal lato opposto, ovvero, ad una distanza doppia dalla costa ed in zona di pieno transito... Per questo, tra le altre cautele, ero solito prendere, quasi istintivamente, dei punti di riferimento ben precisi. Questo andirivieni per ogni immersione mi lasciava poco tempo e poco fiato per la mia “attività” sul fondo ma, devo dire che, dopo tanti anni, mi ci ero abituato e avevo raggiunto delle ottime “performances”. D'altronde, come pensate che io trascorressi a mare 4/5 ore?... Naturalmente rischiavo di meno ed era per me meno faticoso e più “redditizio” quando potevo contare sull'assistenza di una barca che, però, io non ho mai cercato.

Eppure, ancora oggi, cosa credete che io sogni frequentemente? Sia nella lontana realtà che nei sogni attuali, avevo costruito nella mia mente un triangolo rettangolo (sic!) il cui vertice era sulla costa e l'ipotenusa era costituita dal percorso obliquo (a volte anche 150/200 metri) per raggiungere la profondità prefissata. Da questo punto

partiva il cateto minore la cui lunghezza era costituita dalla misura che mi separava dalla superficie... “Ma tu non sei normale!” Questo era il ripetuto commento di moglie, figlie ed amici... Ma nessuno può immaginare la sensazione che provavo quando la costa degradava lentamente verso alti fondali anche oltre i 30 metri. Mi immergevo e seguivo il declivio, lungo quella ipotetica ipotenusina che mi portava verso il fondo o verso dirupi improvvisi le cui sporgenze costituivano degli anfratti dove non penetrava neanche la luce del giorno... E lì sotto, talvolta, abituandomi alla scarsità di luce, ammiravo scenari meravigliosi in cui talvolta spiccavano anche ciuffi di corallo dal colore rosso bruno o la bocca aperta che mostrava la caratteristica e pericolosa dentatura di qualche grosso “gronco” infilato interamente nella sua tana e con la sola bocca a filo di tana...

Lo spondylus a 29 metri di profondità

Ero solito partire dalla spiaggia di Sancio Cattolico o della Chiaia o dalla spiaggia di Ciraccio. In qualche rara occasione, grazie ad amici dotati di veloci motoscafi, ho provato il piacere di immergermi al largo delle isole di Ischia e di Ventotene. Ricordo che la prima volta, a Ventotene, di fronte all'isola di Santo Stefano, mi sono tuffato in un'acqua limpidissima che sembrava invitare a toccare il fondo “con mano”. Avevo intravisto chiaramente un'invitante spondylus su uno scoglio, circondato da alghe e altra variopinta e fitta vegetazione. Appena tuffato, intrapresi la manovra” di avvicinamento; ma più scendevo e più quella specie di ostrica si allontanava. La limpidezza dell'acqua mi aveva ingannato; l'unica evidenza dell'alta profondità era la pressione nelle orecchie con qualche incipiente “doloretto” ai timpani... Alla fine, ce la feci; ma non era finita lì: avevo bisogno di altro fiato perché bisognava “scardinare” la valva che era cresciuta nella roccia. Incoraggiato dal fatto che avevo raggiunto quella profondità, risalii lentamente e, dopo aver respirato a sufficienza, armato del mio coltello da sub e di un “sasso” di buon granito, feci un'ulteriore puntata. Usando il coltello a mo' di scalpello ed il sasso come un martello, cominciai a scalpellare la valva incorporata nella roccia. Avevo quasi terminato ma, purtroppo, la riserva d'aria

immagazzinata, era quasi esaurita. Senza scoraggiarmi e, armato di quella tenacia e pazienza indispensabili per chi fa le strane cose che io facevo, risalii ancora una volta spiegando ai miei curiosi accompagnatori, in superficie, quali fossero le mie intenzioni: non volevo rinunciare a quella splendida ostrica “speciale”. Così feci la mia terza immersione e, dopo gli ultimi colpi, la roccia cedette. Portai in superficie una meraviglia della natura. Durante la mia terza immersione, uno degli amici presenti sul motoscafo (dotato di muta, respiratore con poderose bombole, tappi auricolari, piccozza, coltello e fucile) che aveva cominciato la “vestizione” prima della mia prima immersione, ormai pronto, si era tuffato per assistere al completamento della mia faticosa “impresa”. Me lo ero trovato lì, vicino allo scoglio che, a segni, mi chiedeva cosa stessi facendo... Quando poi riemerse, a completamento della sua rigorosa procedura da manuale, comunicò a tutti che ero arrivato a 29 metri... (Tra tutta la sua attrezzatura c’era anche un braccialetto misuratore della profondità).

La tardiva presa di coscienza

Ero diventato, in quell’epoca, un esperto nella raccolta di quel tipo di mollusco. Amici, parenti e conoscenti mi cercavano per farsi indicare i posti migliori e per conoscere le modalità della difficile individuazione e del “prelievo”. Ma nonostante i miei consigli e le mie dritte, ben pochi riuscivano nell’intento, per mancanza d’occhio e per l’effetto o il timore dell’eccessiva profondità. Coloro che si immergevano con le attrezzature per grandi profondità, essendo dotati anche di fucile, erano troppo attratti da pesci e polpi per poter avere la concentrazione tanto necessaria per la ricognizione delle ostriche. Qualcuno, con un gesto disperato, che a me suonava come uno sfregio, quando era riuscito a scovare l’ostrica, infilava frettolosamente il coltello tra le valve sventrando quel magnifico scrigno naturale e così, facendo disperdere parte del contenuto, riemergeva con una sola valva deturpata, mentre l’altra rimaneva saldamente attaccata alla roccia. Era una modalità che io aborrisco; mi sembrava una offesa alla natura ed alla bellezza di quel raro ed originale “frutto di mare”. Tuttavia, mi ci volle qualche anno per prendere coscienza che anche ciò che io

facevo, con l'aiuto dell'esperienza acquisita, con cautela e nel massimo rispetto delle bellezze che mi circondavano, era, comunque, un'azione ostile ed offensiva contro quel microcosmo apparentemente silenzioso ma traboccante di messaggi che non capivo....A distanza di tempo mi sono reso conto che avevo commesso delle spoliazioni sacrileghe di beni naturali non più riproducibili e di esemplari unici e rari che oggi, in quelle acque, non esistono più. Fin dalla mia prima immersione, da ragazzo, mi resi subito conto di trovarmi davanti a qualcosa di eccezionale che meritava uno speciale trattamento e rispetto e non poteva essere trattata come una comune conchiglia o altro "frutto di mare". Voraci amici e parenti a cui brillavano gli occhi nel vedere quelle meraviglie della natura, non vedevano l'ora di aprire quelle valve e divorarne il contenuto, sulla barca o attorno ad un tavolo imbandito. Limone, vino bianco e, talvolta, champagne elevavano la degustazione quasi al livello di un rito sacro. Ma io che ero l'artefice di quella "pesca" prelibata ho sempre provato un senso di disagio e di rimorso di fronte a quella scena quasi "sacrificale" a cui non partecipavo. Raramente assaggiavo il "frutto proibito" e solo dopo varie insistenze. Ma i miei commensali, se pur sazi e soddisfatti, con la massima indifferenza che a me dava tanto fastidio, deponevano quegli splendidi gusci destinati al contenitore dei rifiuti senza più curarsene. Ed io, quante volte, dopo la "gozzoviglia", ripescavo, tra i rifiuti, i gusci più appariscenti per lavarli, asciugarli e conservarli. Era quella la massima espressione di rispetto per quelle piccole conche variopinte che meritavano di essere esposte alla fiera delle meraviglie o in un museo. Nel mio inconscio, quel tardivo salvataggio (si fa per dire) era un modo per alleggerire la mia coscienza dal senso di colpa per quella stolta depredazione da me così sistematicamente perpetrata.

La storia di una sorprendente scoperta

A questo punto, fuggato ogni indugio e conscio di non dover eccedere nei dettagli, voglio narrare come ho scoperto, durante le mie innocenti e sprovvedute immersioni, lo spondylus e, come, gradualmente negli anni successivi, ho imparato a conoscerne, con interesse sempre crescente, le origini preistoriche, l'utilizzo, il valore commerciale e

naturalistico, la diffusione geografica con nomi, fatture e colori diversi, non solo nei mari del mondo ma anche, a terra e sui monti, a migliaia di chilometri di distanza dal mare.

Un'estate di tanti anni fa, con la mia solita spartana attrezzatura, rincorrevo un polpo che a mo' di siluro filava dritto verso la sua tana a circa 20 metri di profondità. Con l'aiuto delle pinne, scendevo velocemente, in verticale, seguendo il profilo della roccia a picco su un fondale sabbioso cosparso di pietre. Il polpo si era rifugiato in un foro ai piedi della roccia dove riuscii a stento ad infilare una mano. Toccai il polpo appiattito sotto la volta della tana e, senza poter vedere niente, mi sforzai per infilare la mano sotto la sua testa e la bocca. Se avessi stretto solo la testa l'avrei certamente staccata dal resto del corpo che sarebbe rimasto saldamente attaccato alla roccia con tutti i tentacoli: operazione da non fare (mi era già capitato). Riuscita l'operazione corretta, cominciai a tirare delicatamente vincendo la resistenza delle ventose che agivano al massimo della loro potenza. Quasi sempre, le tane avevano l'ingresso stretto e si allargavano all'interno e, come spesso accadeva, non era agevole estrarre la mano che stringeva la testa e la base dei tentacoli : la mano, ingrossata dal contenuto, non passava... Ma, come mio solito, strinsi istintivamente i denti e tirai con forza l'avambraccio con tutto ciò che vi era attaccato... Più tardi in superficie, dopo aver girato la testa al polpo (circa 400 gr?) e dopo averlo riposto nel retino, mi accorsi di avere due profondi tagli sanguinanti, lateralmente alla mano; era per me più che normale. E che dire delle mie dita? A volte la bocca della tana era tanto piccola che riuscivo ad infilarvi solo le dita... Ancora oggi, dopo tanti anni, tutte le mie dita sono coperte di cicatrici... Un giorno, mentre cercavo di districarmi con tentacoli e ventose di un polpo, persi finanche la mia fede nuziale che, purtroppo non ho mai più ritrovata... Altre volte, in una tana più larga, agguantando il polpo, non mi ero reso conto di aver afferrato anche qualche riccio che poi si manifestava con le sue spine e tutte le conseguenze solo, quando, in superficie, mollavo, al sicuro, la presa del polpo... Durante quegli attimi in cui mi destreggiavo per agguantare il polpo ed estrarre la mano dalla tana, mi resi conto che, di fronte a me, poco al di sopra della mia testa, sulla

roccia coperta da mitili e da una flora variopinta, una grossa massa scura dalla forma sferica aveva fatto uno scatto quasi impercettibile.

Mentre tiravo fuori il polpo che si divincolava, infilai rapidamente il mio coltello in mezzo all'erba che era intorno a quella "palla" e glielo lasciai. Rappresentava per me il segnale per poter meglio individuare quel sito nella successiva immersione. Riemerso, assicurai il polpo nel retino per evitarne la fuga e mi immersi puntando direttamente verso il coltello ben visibile sulla roccia. Per quanto facessi leva con il coltello, quella "palla" non si muoveva dalla roccia: mi venne in mente che gli utensili ideali in quelle circostanze sarebbero stati un martello ed uno scalpello... Ma lì, vicino a me, sul fondo sabbioso, c'erano tanti sassi. Ne scelsi uno e, mentre pensavo di dover riemergere per respirare, feci il tentativo di dare un deciso colpo nella zona di attacco della palla alla roccia. Mi andò bene: quella grossa pietra nera si staccò subito ed io, mollato sasso e coltello, riemersi rapidamente ormai al limite della resistenza respiratoria... Arrivato in superficie, a pochi metri dalla costa, mentre riprendevo fiato cominciai, con grande curiosità, ad esaminare cosa avevo tra le mani. Sembrava una pietra tondeggiante, dal diametro di circa 14/15 cm, ricoperta di vari tipi di erba corallina, qualche piccolo riccio, dei vermicciattoli e microscopici mitili. Mentre me la giravo tra le mani, un minuscolo ippocampo si staccò e cominciò ad allontanarsi, in maniera goffa verso il fondo: sembrava scendere per gravità, senza alcun movimento apparente. Ma l'ispezione "superficiale" non era terminata. Sentivo tra le mani qualcosa che mi pungeva ma che non riuscivo a vedere. Quell'oggetto era come avvolto in un involucro spugnoso che, oltre a costituire un letto per quel microscopico cosmo di vita, nascondeva dei lunghi aculei che si diramavano da un guscio solido e pietroso. Si trattava veramente di una spugna di colore verde bruno. Colmo di meraviglia deposi la "palla" e andai a recuperare il mio coltello curando di prelevare anche la pietra che avrebbe potuto essermi ancora utile... Subito pensai che quella inaspettata scoperta potesse avere un seguito... Avrei ancora tante cose da scrivere su questo argomento.

Quel mollusco che ho definito irriverentemente “palla”, che si presenta alla vista come un insignificante “sasso” attaccato ad uno scoglio, a 20/30 metri di profondità, banalmente classificato come “ostrica”, merita certamente qualche ulteriore approfondimento. Da quel mio primo contatto, in quel lontano giorno d’estate, ho scoperto, gradualmente un mondo meraviglioso e sorprendente che include non solo la scienza ma, storia, mitologia, archeologia, simbolismo, usi, costumi, arte, commercio e tant’altro. Narrerò, più avanti, queste entusiasmanti, graduali scoperte della mia vita, iniziate con un tuffo da dilettante nel mare di Procida.

Tobia Costagliola

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

Il ritorno per voi lettori di un grande storico delle navi e degli uomini di mare

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA
di Francesco Pittaluga

“ SULLE ROTTE DI SARDEGNA CON LA COMPAGNIA SARDA D’ARMAMENTO ”

PREMESSA

Negli scorsi capitoli di questa rassegna ci siamo occupati di alcune compagnie che sono state antesignane o comunque protagoniste nei traffici di cabotaggio sia fra i porti nazionali che verso varie destinazioni del Mediterraneo.

Facendo un passo indietro di circa un secolo, ci occuperemo oggi di una società pressoché dimenticata ma che a buon diritto può definirsi come una delle prime ad avere operato in questo settore che assorbe oggi il 40% di tutto il traffico marittimo italiano e le cui navi, come vedremo, hanno navigato ancora per molti anni dopo la sua liquidazione. (fp)

Escluse rare eccezioni legate ai traffici con la Liguria, la Toscana, la Catalogna, le Baleari ed alla pesca di altura, tutte attività concentrate nei porti di Cagliari, Alghero, Carloforte, Porto Torres, Bosa, Oristano, Terranova (oggi Olbia) e pochi altri, contrariamente ad altre nostre terre e isole affacciate sul mare, nei secoli passati

la Sardegna non ha mai espresso una inclinazione marittima particolarmente indicativa, laddove il mare non era visto come fonte di sostentamento ma piuttosto come una minaccia da cui arrivavano invasori e pirati malintenzionati. Prova di ciò ne era il fatto che le terre più vicine alla costa erano considerate quelle di minor pregio, che spesso si lasciavano in eredità o in dote alle figlie femmine riservando ai maschi i ricchi pascoli dell'interno. Per inciso, ciò consentirà agevolmente all'Aga Khan la brillante operazione immobiliare che porterà dalla metà degli Anni Sessanta del Novecento alla nascita della Costa Smeralda col conseguente decollo in senso turistico dell'economia dell'Isola ma che, andando indietro nel tempo ma non di tantissimo, vedrà agli albori del XIX secolo persistere una situazione di isolamento cui sarà lungo e difficoltoso ovviare.

All'epoca del Regno di Sardegna e immediatamente dopo l'unità nazionale la Marina Sarda poi Italiana e le flotte mercantili correlate, "in primis" la Rubattino di Genova e poche altre, inizieranno ad ovviare a questo stato di cose ma sarà necessario arrivare alla seconda metà del Novecento per avere collegamenti marittimi all'altezza della domanda. Ciò sia in relazione alle linee fra l'isola e il

Continente che riguardo a quelle inerenti il traffico locale sardo, settore nel quale all'inizio del secolo scorso si sentì l'esigenza di correre ai ripari ovviando in tal modo al fatto che le comunicazioni terrestri fra i vari centri costieri e quelli dell'interno erano oltremodo deficitarie sia per ferrovia che su strada.

Affidati a privati che adibivano su tali rotte barconi spesso insicuri, inaffidabili e che non assicuravano partenze regolari, dopo l'intervento di alcune compagnie di navigazione che comunque consideravano tali collegamenti marginali nel quadro complessivo della propria attività, essi trovarono una prima vera risposta in senso moderno quando a Roma, presso il notaio Gioacchino Colizzi, venne costituita il 29 gennaio 1926 la "Compagnia Sarda di Armamento, Navigazione e Servizi Marittimi" con sede legale in Roma e di armamento a Genova. Capitale iniziale di un milione e mezzo di lire aumentato a cinque milioni l'anno successivo con Presidente e Amministratore Delegato rispettivamente i genovesi Felice Bensa e Ubaldo Sommaruga.

Le linee aggiudicate alla nuova compagnia furono le seguenti:

Terranova (Olbia)-Golfo Aranci-La Maddalena;

Carloforte-Calasetta-Porto Vesme;

Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, ciascuna a frequenza bigiornaliera. Oltre a queste, senz'altro la più importante e articolata di tutte, la circolare

Cagliari-Teulada-Carloforte-Torrevecchia (Arborea)-Oristano-Bosa-Alghero-Porto Torres-Castelsardo-Terranova (Olbia)-Orosei-Dorgali-Tortoli(Arbatax)-Cagliari che univa giornalmente gli scali marittimi principali dell' Isola costituendo il primo collegamento affidabile e moderno in questo settore di traffico.

All'inizio i servizi vennero gestiti con tre piroscafi noleggiati da due società istriane e fiumane, l' "Astero", l' "Orte" e il "Galatea", finché dalla società "Italia", da non confondere con quella ben più importante che vedrà la luce da lì ad alcuni anni, vennero rilevati il "Carloforte" di circa 80 tonnellate varato a Seattle nel 1917 ed il vecchio "Pianosa" di 73, costruito a Newcastle nel 1875.

A questi si aggiunsero presto i più grandi “Gennargentu” e “Limbara” di più di 400 tonnellate, varati entrambi nel 1910 il primo a Riva Trigoso e l’altro a Glasgow. Provenienti dall’ “Esercizio Navigazione di Stato” che abbiamo già incontrato in questa rassegna, verranno infine seguiti da altre tre unità, una di seconda mano e due di nuova costruzione: la “Gallura” di 261 tonnellate costruita a Osaka nel 1911, la “Capo Sandalo” di circa 140 tonnellate varata a Genova-Foce nel 1927 e la più grande di tutte, l’ “Ichnusa” di quasi 1200 tonnellate che sarà una delle ultime navi a uscire l’anno successivo da quegli storici cantieri genovesi in via di smantellamento per le nuove esigenze urbanistiche della città.

Nel complesso navi piuttosto piccole, di lunghezza compresa fra i 40 ed i 70 metri, dotate di motrici a vapore alimentate a nafta della potenza variabile dai 750 ai 1200 HP, dalla velocità relativamente modesta compresa fra i 10 e i 12 nodi ma assolutamente adeguate alle necessità delle linee che sarebbero andate a coprire, adatte ad operare in specchi acquei angusti, dai bassi fondali e caratterizzati da secche insidiose o banchi di sabbia sempre in agguato, dotate di bighi di carico, passerelle mobili e lance che permettevano loro di operare in modo indipendente in scali poco o per niente attrezzati e di manovrare in modo soddisfacente anche laddove non vi era possibilità di attracco ma si ormeggiava in rada o davanti alla spiaggia come era il caso di Torrevecchia nel golfo di Oristano, a Bosa Marina e in altri scali minori.

Con questo nucleo di unità la “Compagnia Sarda” diventò in breve tempo leade dei collegamenti interinsulari dell’isola: le navi più piccole erano abilitate al trasporto di merci, animali vivi e disponevano di una tuga abbastanza confortevole riservata ad una cinquantina di passeggeri. Lo spazio limitato a bordo era comunque diviso in due classi che si diversificavano per il fatto che il salottino di Prima metteva a disposizione della clientela confortevoli divanetti foderati in velluto ora rosso ora verde mentre quello di Seconda offriva solo panche di legno piuttosto spartane.

L’ “Ichnusa” era l’unica attrezzata con un certo numero di cabine che potevano essere richieste da chi desiderava un comfort maggiore anche a fronte di collegamenti relativamente brevi.

Questa unità era anche la sola fornita di una piccola sala da pranzo dove il servizio, pur nella sua semplicità, ricalcava nelle modalità il cerimoniale presente a bordo delle unità passeggeri dell'epoca: il menù di bordo, servito con posaterie di alpaca argentate e piatti di ceramica bianchi, prevedeva un unico piatto forte, di solito pasta al sugo di pomodoro in estate o minestrone nei mesi invernali e poco altro, servito peraltro da un elegante cameriere in guanti e giacca bianca che avvertiva dell'imminenza del pranzo suonando un piccolo gong opportunamente collocato nel vestibolo della nave.

Tutte le unità, iscritte al compartimento di Genova anche se non opereranno mai da o per il porto del capoluogo ligure, si presentavano con lo scafo nero, sovrastrutture bianche, tipica silhouette dei vaporetto del tempo con prora dritta, poppa a clipper, cavallino pronunciato e unico, alto fumaiolo a centro-nave dipinto di nero su cui spiccava orgogliosamente la bandiera bianca con la Croce di S.Giorgio rossa corredata da uno dei famosi quattro Mori bendati, simbolo della Sardegna.

Naturalmente la tipologia del passeggero di allora era ben diversa da quella dei nostri giorni: assenti all'epoca i turisti e i vacanzieri di oggi, si andava da funzionari governativi in trasferta, a militari in trasferimento, a personale scolastico o comunque statale di vario tipo, per passare a privati cittadini che andavano in visita ai parenti per eventi ora lieti ora tristi come battesimi, matrimoni o funerali o si recavano nei centri maggiori per espletare pratiche o sostenere visite mediche. Non mancavano religiosi quali parroci e monache destinati a nuovi incarichi presso le diocesi, i monasteri e le scuole pubbliche o private presenti sull'Isola dove le suore insegnavano i rudimenti della grammatica e soprattutto il cucito e il ricamo alle ragazze locali. Talora venivano imbarcati detenuti, debitamente scortati dai Regi Carabinieri, che viaggiavano isolati in appositi scompartimenti alquanto angusti, preludio di successive segregazioni in altre sedi, nonché allevatori di bestiame e pastori con appresso i loro armenti destinati alla macellazione o ad essere trasferiti in pascoli più abbondanti.

Fra i viaggiatori talvolta si poteva trovare anche qualche avventuriero privo di scrupoli o signore che viaggiavano sole avendo un passato e forse anche un presente equivoco da dimenticare.

Pubblico molto variegato, dove il colore nero preleva negli abiti femminili e la tipica coppola scura ben calata sul capo caratterizzava l'elemento etnico maschile predominante.

Toccante il caso di Marianna Canu, giovane originaria di La Maddalena: fidanzata e prossima alle nozze con un guardia di finanza che morì in un incidente d'auto sui tornanti della provinciale fra Sassari e Tempio Pausania, dopo questa improvvisa tragedia scoprì di essere incinta. Venne cacciata di casa da un padre-padrone e si imbarcò sulla "Gennargentu" con destinazione Terranova per salire sul primo postale diretto in Continente. Sul quotidiano "La Nuova Sardegna" del 14 febbraio 1932 e giorni a seguire si potrà leggere che la sua valigia, le scarpe, il cappotto e la borsa coi documenti e gli effetti personali verranno rinvenuti nel porto di attracco ordinatamente appoggiati alla balaustra di poppa del piroscavo. Della povera Marianna nessuna traccia, allora e per sempre: due le ipotesi, che si sia gettata volutamente in mare o che avesse architettato quella messa in scena onde sparire del tutto. Vogliamo propendere per questa seconda ipotesi anche se, purtroppo, la prima ci sembra la più plausibile...

Tornando alle nostre navi, a seguito dell'ingresso nell'azionariato degli armatori Florio di Palermo, nel 1930 vi fu un aumento di capitale e il nome sociale venne leggermente variato in "Società Anonima Sarda di Navigazione". Cambio della guardia anche ai suoi vertici con Carlo Pignatti di Morano come Presidente e Amministratore Delegato l'ingegnere Carlo Augusto Linch, figura destinata ad una fulgida carriera nell'ambito della dirigenza di varie prestigiose compagnie armatoriali nazionali a partecipazione statale.

La compagnia continuò a gestire le linee già ricordate col progetto di nuovi investimenti che le avrebbero permesso di coprire collegamenti più lunghi: fra questi una ipotizzata Terranova-Civitavecchia, Terranova-Livorno e Cagliari-Napoli.



Tali piani di espansione furono però vanificati a seguito del R.D.L. del 7 dicembre 1936 in base al quale, nell'ambito della riorganizzazione delle compagnie di navigazione grandi e piccole del nostro Paese, la "Sarda di Navigazione" a partire dal 1 gennaio 1937 venne incorporata nella nuova "Tirrenia", alla quale saranno trasferiti sei dei sette piroscafi sociali, e cioè "Capo Sandalo", "Carloforte", "Gallura", "Gennargentu", "Limbara" e "Ichnusa" mentre il veterano "Pianosa" sarà venduto per demolizione alla veneranda età, per una nave, di 62 anni.

Si concluse così dopo soli dieci anni di attività la storia di questa piccola ma importante compagnia. Società dalla vita breve le cui unità navigheranno ancora per molti anni, vestigia di collegamenti oggi in parte superati dall'attuale mondo dei trasporti ma in qualche caso ancora presenti e vitali per l'economia di tante comunità insulari che grazie a queste navi hanno sconfitto a suo tempo atavici isolamenti che le tenevano ai margini della vita produttiva e sociale della Nazione.

Ripercorrendone le vicende dopo la liquidazione della società madre, avremo le navi più piccole sempre impegnate sulle linee locali sarde ma con lo scafo bianco ed i colori della "Tirrenia" sul fumaiolo, bianco con bordo e striscia trasversale neri. Inspiegabilmente non verrà mantenuta la linea del periplo sardo, che si era rivelata molto utile e frequentata: l' "Ichnusa", la nave più grande della flotta, sarà

adibita con altre unità provenienti da consorzi marittimi diversi o di nuova costruzione al collegamento fra Genova, Livorno, i porti sardi di Olbia, Arbatax e Cagliari, la Sicilia (Palermo e Trapani), Tunisi con prolungamento saltuario fino a Tripoli: in tale guisa

manterrà la livrea nera dello scafo ma perderà gli alloggi per i passeggeri che su tali linee avranno a disposizione unità ben più grandi e confortevoli e sarà devoluta al solo traffico merci per tutta la durata della sua carriera, che sarà ancora molto lunga come vedremo.

Durante la Seconda Guerra Mondiale l'attività di queste unità subirà interruzioni e stravolgimenti comuni a tutto il comparto marittimo nazionale e non solo: si riuscirà comunque a mantenere alcuni servizi locali da Carloforte a Calasetta e Porto Vesme coi piroscafi "Capo Sandalo" e "Carloforte" e da Santa Teresa di Gallura per Palau e La Maddalena con "Gallura" e "Gennargentu".

Tali collegamenti saranno sempre più deficitari soprattutto dal 1943 in poi a seguito di ripetute requisizioni del naviglio impiegat scarsità di approvvigionamento di carburante e presenza sempre più frequente di mine galleggianti e sommergibili nemici, prima anglo-americani e poi tedeschi. Fortunatamente tutte le piccole unità che avevano fatto parte della "Sarda di Navigazione" sopravvissero al conflitto anche se alcune di loro verranno gravemente danneggiate: è il caso della "Limbara" che, requisita dalla Regia Marina e affondata per bombardamento a Trieste negli ultimi giorni del conflitto, verrà recuperata, restaurata e riconsegnata alla "Tirrenia" nel febbraio 1946. Stessa sorte per l' "Ichnusa" che, trasformata in dragamine e assegnata a varie missioni di guerra dal Tirreno all'Adriatico al Mare Egeo, verrà requisita dai tedeschi, danneggiata il 6 marzo 1944 a Portovenere a causa di urto contro una mina e successivamente bombardata a La Spezia, dove era stata rimorchiata, in occasione di un raid aereo alleato che la farà affondare per essere poi recuperata e giudicata suscettibile di ripristino una volta terminate le ostilità.

Nel 1950 avremo quindi in servizio sulle linee locali sarde "Carloforte", "Capo Sandalo" e "Gallura", "Ichnusa" nuovamente in servizio commerciale Genova-Sardegna-Sicilia-Tunisia mentre "Limbara" e "Gennargentu" saranno mantenute come navi di rinforzo o periodicamente noleggiate ad altre società.

La “Tirrenia” procederà poi al progressivo rinnovamento della flotta col ritiro delle navi più anziane e l’immissione in linea di nuove unità rispondenti alle moderne esigenze del traffico marittimo sia merci che passeggeri. Tante di queste le abbiamo già incontrate nei nostri resoconti : sulle linee locali sarde dovremo arrivare agli Anni Sessanta-Settanta del Novecento per assistere ad un rinnovamento della flotta, divenuto assolutamente improcrastinabile data la obsolescenza del materiale impiegato e nonostante il noleggio da altre compagnie armatoriali di unità che erano comunque ormai superate anch’esse, com’è il caso della veterana “Luigi Rizzo” che abbiamo

già visto a suo tempo (DL NOTIZIE nr.12 del 13 giugno 2021), operativa in acque sicule e partenopee e che affonderà al largo di Capo Carbonara nel 1978 durante uno dei suoi trasferimenti per operare in acque sarde quando navigava come “Elba Ferry” per conto della sorrentina “Navigazione Libera del Golfo” dei fratelli Aponte.

Complice lo sviluppo turistico ed economico che la Sardegna inizierà a vivere proprio a partire da quegli anni, verranno ordinati alla “Navalmeccanica” di Castellammare di Stabia quattro nuovi traghetti, tre gemelli stazzanti quasi 500 tonnellate ed uno leggermente più grande di più di 600: varati fra 1965 e 1966 e denominati nell’ordine “Arbatax”, “Teulada”, “La Maddalena” e “Bonifacio”. Caratterizzati da due fumaioli binati molto aerodinamici collocati a poppavia che rendevano inconfondibile la loro silhouette, potevano trasportare in sistemazioni confortevoli più di 400 passeggeri, 36 automobili, 2 autoarticolati o autopullman e disponevano di una stiva con capacità di 86 mc di carico. Ad essi seguiranno fra 1976 e 1977 due nuovi “Carloforte” e “Limbara”, costruiti in Nord Europa e dalle analoghe dimensioni e prestazioni. Saranno tutti adibiti alle linee S.Teresa di Gallura-Bonifacio; Palau-La Maddalena; Carloforte-Porto Vesme; Carloforte-Calasetta e passeranno poi all’affiliata di “Tirrenia” per la Sardegna, quella “Saremar” di cui seguiranno le vicende fino alla sua liquidazione.

Alcuni di questi piccoli traghetti navigano ancora oggi sotto altre insegne e forse saranno oggetto delle nostre prossime ricostruzioni storiche. La loro immissione in servizio permise l’alienazione del

naviglio precedente: nel 1966 “Capo Sandal e “Gallura” saranno venduti per demolizione alla ditta Riccardi di Vado Ligure e presto verranno seguiti dalle altre unità già della “Sarda di Navigazione” che se ne andranno senza clamore dopo avere comunque prestato servizio per un lungo periodo oscillante fra i cinquanta ed i sessant’anni di attività.

Ultima di esse a raggiungere le fiamme ossidriche dei cantieri di smantellamento sarà l’ “Ichnusa”, che assolverà la sua funzione di nave da carico fino al 1971 e vedrà l’immissione in “Tirrenia” dei primi grandi traghetti moderni suoi eredi.

Personalmente ho avuto modo di visitarla, ormeggiata a Ponte Assereto nel porto di Genova, appena disarmata e in attesa di trasferimento al suo ultimo approdo di Vado Ligure. Ero poco più che un bambino e ricordo poco: ho solo l’immagine di questa piccola nave ormeggiata alla banchina all’imbrunire, con le cubie rotonde già svuotate delle sue àncore che mi impressionarono perchè sembravano orbite oculari vuote e rassegnate ad un triste epilogo dopo più di quarant’anni di onorato servizio. Illuminata nei suoi ponti ormai deserti da lampadine di foggia antiquata ma nel complesso ancora dignitosa nonostante fosse nel suo ultimo, trascurato aspetto, forse più che ai miei ricordi diretti queste sensazioni sono legate ad una foto in bianco e nero che conservo ancora, scattata alla nave da mio zio, allora funzionario del Consorzio del Porto di Genova e che ogni tanto, al pari di mio padre e di mio nonno, anche loro legati professionalmente al mondo dello “Shipping”, mi portava con sé in visita a qualche nave trasmettendomi quell’amore per il mare e la navigazione che svilupperò con gli anni e non mi abbandonerà mai più.



Nella immagine la
Golfo del Sole, da
Navi e Armatori.net

Con la demolizione dell' "Ichnusa" si chiuse la parabola delle unità appartenute alla "Sarda di Navigazione". Come abbiamo potuto constatare, quasi tutte sopravviveranno per parecchi decenni alla loro compagnia originaria, il cui nome verrà ripreso nel 1963 dall'omonima società fondata dai Fratelli Marsano coi marchi paralleli "Lloyd Sardegna" e "Linea dei Golfi" ma non avrà ovviamente nulla a che fare con l'organismo che abbiamo appena ricordato in questo capitolo e che, dopo alterne vicende legate

ai destini della "Saremar", confluirà nel comparto "Moby Cargo" del gruppo "Moby" degli armatori Onorato in cui verrà inglobata la stessa casa madre "Tirrenia".

Sulle linee operate a suo tempo dall' "Ichnusa" navigano oggi grandi traghetti tutto-merci roll-on/roll-off e sui collegamenti locali sardi nuove unità e moderni gruppi armatoriali hanno preso il posto di quelli di una volta con mezzi sempre più veloci, versatili, capienti ed economici dal punto di vista operativo.

Eppure, come dimostrano alcune testimonianze dirette, raccolte da me durante i miei ripetuti soggiorni nella bella e ospitale Terra Sarda, il ricordo dei vecchi vaporetto, dal "Capo Sandalo" al "Carloforte", dal "Limbara" al "Gennargentu", è ancora vivo

fra gli esponenti anziani delle comunità fra le quali queste piccole navi hanno operato. E ciò prima che il boom turistico stravolgesse nel bene e nel male equilibri di secoli

e realtà antropico-sociali ormai scomparse e dove le linee marittime locali dell'epoca seguivano cadenze e ritmi oggi impensabili e forse inaccettabili ma riuscivano comunque ad assolvere una funzione primaria quali ideali ponti sul mare e conseguente occasione di scambi commerciali fra centri costieri e isole minori.

Che erano sì relativamente vicini gli uni alle altre ma altrimenti isolati e senza diverse alternative di collegamento e comunicazione di uomini e cose al di fuori dei servizi offerti dalle piccole, sbuffanti ma oltremodo preziose ed essenziali unità della "Società Sarda di Navigazione".

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 6 ottobre 2022

ingegnere aeronautico- console Associazione "A Compagna"-Genova
-storico aero-navale

AFFARI INTERNAZIONALI

di Stefano Silvestri

Buongiorno (3 ott) dalla redazione di AffarInternazionali.

Il presunto sabotaggio di Nord Stream, l'annessione illegale da parte della Russia di Kherson, Donetsk, Lugansk e Zaporizhzhia, la minaccia dell'atomica e dell'uso di armi non convenzionali hanno prodotto una nuova escalation della guerra russo-ucraina. Si tratta di un "punto di non ritorno", scrive Riccardo Alcaro, che traccia le tre dimensioni della strategia di Putin per mantenere le sue conquiste in Ucraina.

La nuova fase della guerra ha prodotto l'aumento del prezzo del gas, con aumenti fino al 20% sui prezzi della borsa TTF di Amsterdam. Intanto la Germania ha annunciato il suo piano da 200 miliardi per contrastare l'aumento del prezzo del gas. Si tratta di una misura monstre che richiederà uno scostamento di bilancio, ma produrrà effetti anche sull'unità dell'Unione europea: "La mancanza di coordinamento europeo nel fronteggiare le conseguenze economiche derivanti dalla guerra (anche) dell'energia tra Russia e Ucraina rischia di scatenare un vero e proprio terremoto nell'Unione", scrive Federico Niglia.

Tra i protagonisti delle 'mediazioni' con Putin, Recep Tayyip Erdoğan gioca un ruolo sempre più internazionale, anche in vista delle elezioni presidenziali in Turchia nel 2023. Alessia Chiriatti analizza la strategia del presidente turco, dalla questione curda alla ricerca della pace in Siria: Vladimir Putin continua a essere un importante interlocutore per Ankara.

Le inchieste su Trump, le elezioni di midterm, in programma fra poco più di un mese, saranno il trampolino di lancio per una nuova candidatura dell'ex presidente repubblicano? Giampiero Gramaglia ripercorre i "guai" di Trump, che potrebbero giocare a suo favore.

Il calendario istituzionale per l'insediamento del nuovo governo italiano, prevede le consultazioni dei partiti con il presidente della Repubblica nella settimana dal 17 al 24 ottobre.

38

Un passo fondamentale per il nuovo governo, a guida Giorgia Meloni, sarà trovare un equilibrio con l'Unione europea: "Liberarsi del peso della retorica quando si rivela incompatibile con la realtà è una delle sfide più difficili per un leader politico. Ci vuole il talento di un Mitterrand. Su questo punto il giudizio su Meloni è sospeso. Il paradosso per una leader che ha trionfato avvolgendosi nel mantello dell'interesse nazionale, è che il suo successo in Europa dipenderà dalla capacità di capire che perseguire quell'interesse richiede proprio l'abbandono della retorica sovranista su cui ha costruito la sua fortuna", commenta Riccardo Perissich. Dal punto di vista internazionale, invece, il nuovo governo dovrà affrontare non solo le conseguenze della guerra all'Ucraina, ma anche l'intesa con Francia e Germania, il posizionamento rispetto al gruppo di Visegrad e al multilateralismo internazionale, scrive Maurizio Delli Santi.

La situazione della guerra della Russia all'Ucraina è in continua evoluzione: gli interventi di ricercatori e analisti IAI sulla guerra in Ucraina sono online nella timeline dedicata sul sito di AffarInternazionali. Potrete ritrovare, in ordine cronologico, tutti gli interventi del team IAI.

La guerra russo-ucraina oltre il punto di non ritorno

La guerra russo-ucraina oltre il punto di non ritorno

La decisione del presidente russo Vladimir Putin di annettere le quattro regioni ucraine occupate (in realtà solo in parte) dalle sue truppe, ovvero Kherson, Zaporizhzhia, Donetsk e Lugansk, segna probabilmente un punto di non-ritorno nella guerra che sta sconvolgendo l'ordine europeo (...)

Autore: Riccardo Alcaro

Lo scudo energetico tedesco e il rischio 'blackout' dell'Ue

Quello che non è riuscita a fare la pandemia rischia di farlo la crisi energetica. Di fronte all'emergenza Covid-19, che rischiava di accentuare le tensioni già forti che attraversavano l'Unione europea,

quest'ultima ha saputo mostrare una capacità di risposta che le ha permesso di uscire rafforzata (...)

Autore: Federico Niglia

39

Giorgia Meloni ha bisogno dell'Unione europea

L'inquietudine per i risultati delle elezioni italiane, pervade comprensibilmente tutte le capitali occidentali e le istituzioni europee. Non ha senso oggi cercare di prevedere cosa succederà, troppe variabili sono ignote, ma si possono stabilire alcuni parametri (...)

Autore: Riccardo Perissich

Usa 2024: le inchieste saranno pietra tombale o trampolino di lancio per Trump?

Usa 2024: le inchieste saranno pietra tombale o trampolino di lancio per Trump?

Il suo nuovo avvocato, Christopher Kise - pagato tre milioni di dollari per tirarlo fuori dai guai - gli consiglia un approccio meno conflittuale con i magistrati inquirenti, ma lui, Donald Trump, ex presidente oggetto di plurime inchieste e magnate sotto scacco per frode, preferisce sempre dare ascolto a chi lo incoraggia allo scontro (...)

Autore: Giampiero Gramaglia

La rete di Erdoğan, Putin e la pace in Siria

La rete di Erdoğan, Putin e la pace in Siria

In Turchia spirano venti di pace e tentativi di conciliazione. Che si tratti di Ucraina, per la quale il presidente Recep Tayyip Erdogan ha proposto il ritiro delle truppe russe e la restituzione dei territori occupati (Crimea inclusa), o si parli di Siria, con la proposta del ministro degli Affari Esteri turco, Mevlut Cavusoglu, di avviare dei colloqui (...)

Autore: Alessia Chiriatti

Le sfide del posizionamento dell'Italia nelle crisi internazionali

Tra gli interrogativi cui dovrà ora dare risposte compiute la nuova coalizione di governo c'è anche, se non soprattutto, quello della collocazione internazionale dell'Italia. Il tema è stato piuttosto

dibattuto nel corso della campagna elettorale, e tuttavia, proprio per questo, è apparso compromesso spesso da polemiche e dubbie ricostruzioni (...) Autore: Maurizio Delli Santi

40

© 2022 AffarInternazionali - www.affarinternazionali.it

Questa email è stata inviata a news@deciolucano.it

affarinternazionali@iai.it - +39066976831

NOTIZIE FUORI SACCO

Mentre la nostra carretta sta mollando gli ormeggi, dalla banchina i postini ci gettano due buste in coperta: due notizie che in telegrafica sintesi riportiamo.

I saggi di Confitarma devono prendere una decisione su chi sarà il successore dell'attuale Presidente, Mario Mattioli, mandato scaduto dopo 4 anni; facciamo attenzione allo scorrere delle novità nel settore . Una nota: Stefano Messina ritorna sulla istituzione di un Ministero del Mare, si sostiene, ma con molte deleghe e non dispersivo tra altri dicasteri.

In Italia si diffonde ormai senza freni tra giovani e meno giovani una grave forma psicologica chiamata bipolare, giovani ma anche adulti in età si trovano disoccupati dopo aver firmato contratti a tempo determinato di pochi mesi . Gli imprenditori approfittano di questa possibilità facendo fare un turn over nefasto ai lavoratori. Questo avviene soprattutto nel settore della grande distribuzione, la Lega della Cooperative in primis, giovani assunti, e dopo pochi mesi prendere o lasciare, cambi reparto ,o te ne vai fine rapporto di lavoro. Tutto questo panorama sociale sta creando problemi psicologici , una specie di pandemia monitorata dalle istituzioni perchè ne va di mezzo la sicurezza e il costo sanitario

alla collettività. Ne riparliamo, ma non bisogna sottovalutare i danni che provoca questo fenomeno sociale. (DL)