

## DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 6 aprile 2016

### Ai lettori

le giornate pasquali hanno chiuso e schiuso velocemente un trimestre dove abbiamo registrato la lenta navigazione della riforma portuale in Italia, con una proroga di tre anni dell'attuale gestione delle Autorità Portuali, una cantieristica alle prese con un mercato che premia navi speciali e sembra rallentare la corsa a nuovi ordini, ma ogni giorno ci riserva qualcosa di nuovo . Intanto abbiamo stretto alcuni legami umani molto significativi . Abbiamo rivisto dopo almeno cinquant'anni un comandante, Francesco Curreli, 62, che, in attesa di un imbarco o di un incarico dignitoso (per concludere la sua carriera) promessi da *premurosi amici*, ha fatto della " nodistica " , che per me indica la materia o disciplina manuale che ci insegnavano i nostromi operando su cavi e cordami per gli usi di bordo, un'arte di rappresentazioni sacre. Abituati agli ex voto e ai quadretti dei nodi marinareschi siamo rimasti stupiti di quanto il comandante Curreli sia riuscito a fare con legnoli, lezzini manovrati con abili dita , usando colla e pinzette inventando croci ricamate, cuori, ostensori..., quadri di soggetti plastici su velluto che irradiano spiritualità e preghiera, perchè - dice Curreli- i marinai sono credenti. Altre virtù di quest'arte ? Pazienza, silenzio, la scuola del mare. Un altro capitano , Aldo Mascolo, 86, giunto alla sua terza opera nella sua tranquilla Rapallo, Tramonto sul mare, youcanprint, ha scritto un giornale di bordo di cronaca farcita di emozioni e impressioni. Che fantasia questi naviganti! Ci sono stati tanti messaggi inviati a tanti amici ed è stato piacevole entrare nella filiera di nomi anche sconosciuti e illudersi di stringere le mani di tutti in armonia almeno una volta . Tra i messaggi vorrei citare un grande amico , il dottor Francesco Favati, 92, che tramite il figlio Andrea mi ha inviato gli auguri . Favati è un rotariano doc, nello spirito e nella realtà, un uomo che ha viaggiato in tutto il mondo per importanti incarichi istituzionali . Oggi, pieno di energia, scrive e dipinge, e i suoi libri sono piacevolissimi , istruttivi , raccontano i suoi viaggi di lavoro , Cina, Giappone, Australia, Thailandia, Sudamerica... precisi, meticolosi nel descrivere uomini, industrie, progetti , corredati dai suoi disegni a colori che impressionano più delle fotografie, oceani e terre , infrastrutture , trasporti. Favati è un intellettuale che nel suo capolavoro Le radici dell'Europa, Il ruolo delle legioni romane, ci regala un testo di Storia del più grande impero del

mondo amministrato in modo illuminato. Il volume illustrato dai suoi schizzi e disegni inframezzati nella vastità di capitoli piacerebbe agli studenti di tutti i "gradi" e agli insegnanti stessi. In questo numero Tobia Costagliola parte per un'altra "spedizione": una indagine sui porti, cominciando dall'Adriatico, da Trieste e Venezia. A presto. (DL)

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## LETTERE , RIFLESSIONI, ATTUALITA'

### DALLO SHIPPING A CACCIA DI " STREGHE-INVESTITORI "

Ringrazio Massimo Granieri per la sintetica ed efficace lettura del momento che coincide perfettamente con la mia view. Finalmente un collega che non va a caccia di "streghe-Investitori", ma che analizza con lucida razionalità i fenomeni degli ultimi cinque anni. Particolarmente apprezzato l'ultimo inciso di materia "psicoanalitica", e pensare che qualche giorno fa sentivo dire da un operatore-armatore del dry bulk la seguente frase: "hai visto l'indice dry è cresciuto del 100% in tre settimane (sic! da un misero 200 ad un poco meno misero 400); secondo me siamo ad una svolta!"; la mia risposta è stata alquanto polemica e piccata: "bravo, direi che puoi ordinare una ventina di panamax, e forse anche qualche capesize!"; confermo che non si trattava di un Investitore Finanziario. Un caro abbraccio.

### Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

### LO SPAZIO SENZA TEMPO ( Riflessioni di una scrittrice )

In uno 'Spazio' senza 'Tempo' e in un tempo senza spazio, una Mente intelligente pose il Creato in modo che alla fine dell'Infinito cominciasse l'Immenso e che, una volta uniti entrambi andassero a formare l'Eterno, sicchè ricominciasse il mistero. Tutto ciò affinché l'Uomo non si stancasse di esistere ma impegnasse sempre il suo tempo alla ricerca di uno 'spazio' che gli desse l'illusione di giustificare la propria esistenza

stimolandolo a vivere per scoprire viepiù qualcosa di nuovo.

## Anna Bartiromo

### La STELLA MARIS di Genova, un premio e il 5 per mille

In tutti questi anni l'Associazione Stella Maris ( Apostolatus Maris della CEI ) ha cercato di aggiornarsi per un servizio verso i marittimi sempre puntuale . In questi anni ho sentito tanti discorsi , visto tante cose ma poi di fatto il servizio concreto giornaliero costante e qualificato verso i marittimi lo svolgono pochissimi. Mi chiedo perché tra i tanti premi che vengono dati a tutti e per le diverse iniziative , ad un ente che lavora gratis 365 giorni all'anno da 16 anni ( dopo la seconda apertura del 2000 ) non è mai arrivato niente ? Un premio alla Stella Maris sarebbe un premio a tutti i marittimi. Perché nessuno lo dà ?

Desidero anche sottolineare una bella iniziativa ( a mio parere ): la collaborazione con l'Istituto Nautico San Giorgio ha dato buoni frutti. Da parecchi mesi abbiamo una ventina di ragazzi che fanno servizio in Stella Maris sia per le visite a bordo sia per l'apertura dei Centri Seamen's Club. Tre, quattro ragazzi tutti i giorni che un giorno alla settimana si impegnano con noi. Questo è bello ed importante per il futuro !!

Si avvicina la data per la compilazione del 730 ...Ricordo allora il 5 x 1000 alla Stella Maris C.F. : 01149970996. Diffondete Diffondete Parenti – amici – conoscenti - Grazie

## Massimo Franzi, Presidente

### PROCIDA, Il futuro della marineria italiana

Il Comune di Procida e COSMAR (Comitato per la Salvaguardia professionale dei Marittimi) organizzano un convegno su *Il futuro della marineria italiana* che avrà luogo il 22 aprile dalle ore 11:00 presso l'ex Chiesa San Giacomo in Procida. Nel corso del convegno verranno trattati a 360° i temi che stanno a cuore a chi vive *al mare*, ma soprattutto a chi lavora *in mare*. Si parlerà del futuro dei marittimi, ma anche dei problemi delle loro famiglie e comunità. In questo senso Procida rappresenta un esempio importante di come queste due realtà siano riuscite a convivere senza perdere le loro identità. Siamo convinti che il Mare debba tornare ad avere anche dal punto di vista economico una sua rilevanza a livello nazionale.

## Dott. Raimondo Ambrosino Sindaco di Procida

**Per informazioni:** [assessore.comuneprocida@asmepec.it](mailto:assessore.comuneprocida@asmepec.it) ;

## **FINCANTIERI , IL PIANO INDUSTRIALE 2016-2020**

*Il bilancio della nostra cantieristica pubblica si è chiuso in maniera soddisfacente, ma vogliamo pubblicare un breve stralcio del Piano industriale del colosso perchè le parti sociali chiedono e premono sul futuro di singoli cantieri del gruppo temendo la loro riorganizzazione o addirittura chiusura. Sono solo “parlare parole” ?*

Il Consiglio di Amministrazione di Fincantieri ha proceduto all’approvazione del Piano Industriale 2016-2020. In particolare, il Piano Industriale 2016-2020 prevede che il Gruppo, facendo leva sull’importante carico di lavoro accumulato, consolidi la propria posizione di leadership a livello globale, sviluppi importanti sinergie commerciali e produttive, in particolare tra il segmento Shipbuilding e il segmento Offshore, e proceda con azioni mirate alla ottimizzazione del modello operativo e finalizzate al conseguimento di un livello di redditività soddisfacente.

### **Shipbuilding**

Il settore *cruise* sta vedendo una crescita senza precedenti. Elaborazioni del Gruppo, supportate da studi di settore, prevedono che il numero dei crocieristi, a livello globale, passi da 22,1 milioni nel 2014 a 30,6 milioni nel 2020 e cresca a 49 milioni nel 2030, con una penetrazione sul numero globale di turisti che passa dal 2,0% del 2014 al 2,3% del 2020 al 2,7% del 2030. Tale crescita attesa ha determinato un significativo impulso ai programmi di rinnovo delle flotte da parte degli armatori con una conseguente sostanziale saturazione della capacità del settore cantieristico del *cruise* fino al 2020 e conseguente effetto positivo sui prezzi di mercato, che ci si attende permarrà nel medio termine. In tale contesto, la crescita dei ricavi del settore crociere del Gruppo deriva dall’importante carico di lavoro già acquisito: oltre il 90% dei ricavi di Piano è, infatti, già coperto da contratti e MOA. Tale *backlog* include 4 navi prototipo in consegna nel 2016 (3 nel primo semestre e 1 nel quarto trimestre) il cui sviluppo ha permesso l’acquisizione di un significativo numero di piattaforme ripetute. L’azienda sta inoltre operando per sviluppare ulteriori opportunità commerciali attraverso le sinergie con la controllata Vard, come testimoniato dal recente accordo con l’armatore Ponant.

Al fine di sviluppare l’importante carico di lavoro acquisito, oltre all’adeguamento della capacità produttiva dei cantieri di Monfalcone e Marghera per realizzare navi di maggiori dimensioni, Fincantieri intende sviluppare significative sinergie produttive con i cantieri rumeni di Vard. In particolare attraverso l’utilizzo del cantiere di Tulcea a supporto del network produttivo italiano al fine di ridurre il sovraccarico che si andrebbe altrimenti a generare.

**Per quanto riguarda il settore militare,** le attese di Fincantieri sull'evoluzione del mercato estero mettono in evidenza una crescita della domanda per nuovi mezzi navali, soprattutto da parte dei Paesi che non dispongono di un importante costruttore locale, la cui spesa cumulata in programmi navali si stima sarà pari a 31,8 miliardi di euro nel periodo 2016-2020. Il 60% di tale valore è peraltro concentrato in un insieme di dieci Paesi. Alla luce di questa evoluzione, il Gruppo prevede di sfruttare l'esperienza già maturata nel settore ed i nuovi *concept* in fase di sviluppo, per acquisire nuovi programmi per Marine Militari estere. Nell'ambito della strategia di presidio e sviluppo dei programmi di produzione in corso, proseguirà il completamento del piano di rinnovamento della Marina Militare Italiana, con consegne previste fino al 2026, e del programma LCS in essere per la US Navy, con 9 navi in *backlog* e un'opzione da finanziare e ordinare nel 2016, e consegne previste fino al 2020. Inoltre, è prevista la partecipazione ad ulteriori gare, attese dal 2016 in poi.

In termini di marginalità, le *performance* del segmento Shipbuilding nel periodo di Piano, saranno positivamente impattate da:

- un limitato numero di navi da crociera prototipo in consegna dopo il 2016, con conseguente riduzione dei rischi e con un impatto positivo sulla marginalità per i minori costi di sviluppo e di realizzazione. In particolare, mentre il rapporto tra numero dei prototipi e navi da crociera consegnate aumenterà dal 33% del 2015 all'80% del 2016, negli anni successivi tale valore si ridurrà: 20% nel 2017 e nel 2020, 0% nel 2018 e 2019. L'attuale backlog include infatti solamente due prototipi in consegna nel periodo 2017-2020 (MSC and Virgin)
- un significativo miglioramento del *pricing* delle navi da crociera in consegna a partire dal 2017 che porterà a un incremento del ricavo medio per *lower berth* (letto basso): mentre nel 2016 rispetto al biennio 2014-2015 tale valore resta invariato, si prevede una crescita dell'11% nel 2018 e di circa il 20% nel 2020 (rispetto al 2014-2015).
- un incremento a fine Piano dei ricavi da navi militari sul totale dei ricavi Shipbuilding. La percentuale di ricavi da navi militari sul totale del segmento è pari al 37% nel 2015 e nel 2016, al 36% nel 2018 e infine al 43% nel 2020.

## **Offshore**

Per quanto riguarda il segmento Offshore, il persistere della riduzione del prezzo del petrolio, registrata già a partire dalla seconda metà del 2014, ha profondamente alterato le previsioni di spesa da parte delle società di esplorazione e produzione petrolifera, che hanno ridotto gli investimenti attesi e avviato programmi di riduzione costi. Tutto ciò è riflesso in uno scenario di domanda sfavorevole di mezzi PSV

(Platform Supply Vessel) e AHTS (Anchor Handling Tug Supply), caratterizzato da un eccesso di offerta, dovuto oltre al calo del prezzo del petrolio, anche al rinvio dei progetti di perforazione. Nel medio termine, in ogni caso, la società si attende una ripresa degli investimenti nel settore E&P, con una ripresa della domanda di prodotti del segmento Offshore a partire dal 2018. Per quanto riguarda il segmento core delle navi da supporto per il settore Oil&Gas, si prevede una progressiva ripresa a partire dal 2018 in particolare per i mezzi ad alta complessità OSCV (Offshore Support Construction Vessel) e sulle nuove geografie quali ad esempio il *Middle East*. Il Gruppo ha avviato nel 2015 una strategia di diversificazione del portafoglio prodotti, che ha messo in luce sia opportunità di business in nuovi settori come quello eolico *offshore* e dell'acquacoltura, che sinergie con interne per alcuni prodotti *passenger*, come gli *exploration cruise*, e alcuni segmenti del business militare, come gli Offshore Patrol Vessel (OPV).

## NAVIGAZIONE INTERNA

### Assemblea annuale dei soci Atena Gruppo Acque Interne e Promiscue : i temi più urgenti del settore

Anche quest'anno il Gruppo Acque Interne e Promiscue dell'Atena, si è riunito il 5 Marzo 2016 a Pella (NO) a bordo della Motonave Ortensia, messa gentilmente a disposizione dei F.lli Lubelli, armatori nonché soci del Gruppo. Nonostante il tempo inclemente, la partecipazione è stata significativa e qualificata ad affrontare i temi più urgenti del settore.

Nel 2015 e in questo primo scorcio del 2016, il Gruppo è stato infatti impegnato nell'obiettivo di far istituire l'Ufficio della Navigazione Interna e di far modificare le norme sull'IVA e sulle accise dei carburanti.

Altrettanto importante è stata la partecipazione alle Commissioni di lavoro europee sulla navigazione interna, a Strasburgo ed a Ginevra, dove si è finalmente riusciti a far mettere in discussione la Direttiva 2006/87/CE, almeno nelle parti riguardanti le imbarcazioni da trasporto passeggeri.

Altro argomento che il Gruppo sta attentamente seguendo, è la revisione del codice della nautica da diporto, proponendo, in particolare, modifiche tali da far superare il conflitto tra servizio da trasporto passeggeri non di linea e noleggio con conducente.

Sono stati infine confermate, fino al 2018, le cariche di Giunta ed in particolare:

Dino Telesca presidente ; Piergiulio Perego vicepresidente vicario ; Giuliano Negrini

## LA GALASSIA ITALIANA DELL'AVVIO DEI GIOVANI ALLA CARRIERA DEL MARE

Ho letto con attenzione il DL NEWS n. 9 e mi sono trovato nuovamente immerso nell'onnipresente clima antidecisionista per quanto concerne il noto, ma mai definito, percorso formativo degli allievi, problema che non viene mai affrontato anzi volutamente ignorato da chi, Ministero IT e Pubblica Istruzione, dovrebbero invece sviscerare ed affrontarlo per cui, in un mio scritto su di un recente DL NEWS, avevo ipotizzato una mascherata volontà di ignorare il problema per favorire l'imbarco di personale comunitario od extracomunitario per ragioni economiche. Caro Decio, se mi permetti, vorrei inoltre esprimerti le mie perplessità su quanto pubblicato a pag. 6 e 7 del tuo ultimo foglio su:” Regione Sardegna e Grimaldi protocollo per avviare giovani diplomati alle professioni marittime”. A parte il fatto che questa idea ha il sapore di un qualcosa di politico regionale, non si vede il perché questa iniziativa non possa essere estesa a tutte le regioni dove vi siano compagnie armatrici e porti d'imbarco. E' ovvio che gli imbarchi dovrebbero essere regolati da una legge nazionale con un percorso formativo eguale in tutto il paese e con allievi che dopo il nautico vengano laureati con un dottorato in scienze nautiche di primo livello – 3 anni - come avviene in tutta Europa. Inoltre appaiono sempre in questi casi, ed in ambiti locali e regionali, i famosi I.T.S. ( Istituti Tecnici Superiori). Caro Decio, mi sento veramente ripetitivo con questi miei suggerimenti, ma mi rendo conto che sinora, solo ben pochi, hanno espresso un parere favorevole a quanto io espongo da tempo. I dissenzienti, chissà perché, pensano che laureare un futuro Com.te o un D.M. sia un sacrilegio. Alcuni ritengono che il Com.te debba essere laureato solo per comandare navi passeggeri o navi super tecnologiche, una divisione non comprensibile come se un comandante di una grande portarinfuse non ne sia degno. In ultimo vorrei ancora far presente un anacronismo: in un D.M. mi pare del 30 giugno 2007 il Ministero dei Trasporti indica un percorso formativo per gli allievi che può essere di tre tipi:

-Istituto Tecnico Nautico;

-Titolo di scuola media superiore più un corso di allineamento di 500 ore; -

Laurea triennale in Scienze Nautiche presso l'Università Statale Parthenope di Napoli.

Si ritiene pertanto che se il programma di questa Università di Stato, avallato dal Ministero, venisse recepito da altre Università Statali sul territorio, il problema degli allievi sarebbe superato con la laurea per tutti e con un programma comune. Da informazioni sembra che l'Università Parthenope sia tuttora in attività.

Si affaccia infine nel campo della formazione la necessità di avere a bordo delle grandi navi passeggeri ( ove da tempo vi è la distribuzione dell'energia in media tensione a 12

kV ) e nelle altre grandi navi tecnologicamente avanzate la figura di un tecnico super specializzato – un ingegnere- a conoscenza di impianti elettrici, elettronici e di automazione, figura già presente nelle marinerie più avanzate, ma, a parere di un mio conoscente ex docente di facoltà Ingegneria Elettrotecnica una figura così interdisciplinare non esiste per cui si dovrebbe creare un nuovo corso” ad hoc “.

Caro Decio, ho terminato il mio scritto e spero di essere stato esauriente per tutti.

Ugo Doderò

*Caro Ugo, ma adesso mancano anche i professori alla Facoltà di Ingegneria di Genova come scrive Nicola Capuzzo su Ship2Shore...*

## I PARADOSSI DELLA LIQUIDAZIONE DELLA FIERA DI GENOVA: PERCHE' NON PAGANO I RESPONSABILI ?

Uno dei principali azionisti ( il Comune ) deve 15 milioni, ma anziché pagarli vota la messa in liquidazione della società. E prim'ancora, anziché dare il denaro alla medesima società, consentendole di andarsi a rinegoziare il mutuo presso la banca con cui l'aveva contratto - in nome dello stesso azionista - subentra con le necessarie garanzie nel mutuo stesso.

Risultato: la Fiera di Genova abbassa la saracinesca dopo una storia sessantennale e la banca, nello specifico la Bnl, si trova con il "regalo" di non dover iscrivere fra gli incagli l'importo del mutuo, servito per costruire il padiglione Jean Nouvel.

*COMMENTO. Ma tutto questo danno di immagine e di sviluppo per la città' e la perdita di posti di lavoro è stato ignorato per anni dalle istituzioni e dai media genovesi , Rai compresa.*

## Testimonianze

### DUE CORSI DA “ASSISTANT PURSER “ANDATI A BUON FINE

Caro Decio, in allegato ti invio due testimonianze vere di due "assistant purser" italiani che stanno facendo carriera su navi crociera. Il purser Bandini e' in procinto di partire per il suo secondo imbarco e ti assicuro che ha la stoffa per fare carriera. Il purser Casagrande dopo due imbarchi con la maritime holding adesso e' con la Carnival Cruise. Ti assicuro che sono soddisfatti dei nostri corsi che loro hanno

frequentato a Genova e di come si sta realizzando la loro attuale vita professionale. Il nostro prossimo corso avrà òluogo dal 6/10 giugno 2016 . Grazie per la tua ospitalità e disponibilità.

## Angelo Storaci

**Per informazioni:**

*storaci cap. angelo maestro del lavoro e-mail: [storaci-efal-liguria@libero.it](mailto:storaci-efal-liguria@libero.it) cell: [345 579 3715](tel:3455793715) web: [www.mcliguria.it](http://www.mcliguria.it)*

*My name is Roberto Casagrande, and nowadays I am an Assistant Purser working for the Maritime Holdings Goup in M/V. Ocean Dream. Before starting work as Assistant Purser, I had no idea what a Purser was. I attended the course “Purser, Accounting, Administration Training Program” at the CMA of Genova recommended by Angelo Cap. Storaci. This course helped me to make my first embarkation on the company Ocean Dream ship Peace boat. After the second boarding with the same ship and last my work I embarked on the company Carnival. I would recommend this course to other people who want to follow this career. I think you will find the “Purser, Accounting, Administration Training Program” perfect for the purpose. Roberto Casagrande*

**Dear All! Greetings from Italy!**

**My name is Mattia Bandini, and nowadays I am an Assistant Purser working for the Maritime Holdings Group. Before starting work as Assistant Purser, I had no idea what a Purser was. So I attended the "Purser, Accounting, Administration Training Program" created in collaboration with Maritime Holdings Group, CMA Genova and EFAL. This theoretical course, held in Genova, is carried out completely in English and gave me the basic notions and tools for my Purser experience. However, you will see your knowledge put into practice once onboard! So if you are willing to work onboard as Purser and you are looking for a valuable training program, I think you will find the "Purser, Accounting, Administration Training Program" perfect for the purpose. Mattia Bandini**

## UN “MARINA” DA EMULARE , MARINA D'ARECHI

Marina d’Arechi, il nuovo porto turistico di Salerno e della Costiera Amalfitana, si prepara per la prossima stagione estiva con grandi novità.

Collocata nel cuore più vero e glamour dell’Italia mediterranea, in uno dei 50 siti italiani della World Heritage List e patrimonio dell’Umanità UNESCO, offre a poche

ore da casa un'incredibile varietà di scelta a quanti amano andar per mare: Amalfi, Positano, Ravello, Capri, Procida, Ischia, Pompei, Paestum, Licoso, Acciaroli, Palinuro, le Isole Eolie a Sud e le Isole Ponziane a Nord.

Il terminale ferroviario dell'Alta Velocità, che collega Roma in meno di due ore, l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, specializzato nell'handling della General Aviation, la connessione diretta alla rete autostradale, rendono infatti particolarmente facile e veloce raggiungere Salerno con ogni mezzo.

La grande flessibilità di un'offerta di ormeggi tailor made, rende inoltre Marina d'Arechi competitiva rispetto a tutti i più importanti marina del Mediterraneo. La qualità infrastrutturale e di servizi, certificata nel 2015 dall'ottenimento di importanti riconoscimenti come i 4 timoni del RINA e la Bandiera Blu, qualificano il Port Village di Salerno tra i più bei Marina Resort italiani.

Dalla prossima estate, con il completamento dei lavori, potrà ospitare fino a 1000 imbarcazioni a vela e a motore dai 10 a oltre 130 metri, offrendo ben 90 posti barca per yacht superiori ai 30 metri. Al bar e al ristorante attuali, si aggiungeranno 15 locali commerciali che offriranno servizi di supporto ai diportisti, un nuovo ristorante ed un nuovo bar lounge.

## “Lloyd, le navi di Trieste nel mondo”

È stata allestita nella Centrale Idrodinamica, in Porto Vecchio il 26 marzo nella Centrale Idrodinamica in Porto Vecchio a Trieste, la grande mostra “Lloyd. Le navi di Trieste nel mondo”, esposizione che è frutto di un enorme lavoro scientifico di ricerca e di studio su fondi archivistici svolto per assemblare centinaia di reperti originali (modelli di nave, dipinti, argenterie, foto d'epoca, manifesti, ecc) che impreziosiscono e valorizzano una parte importante e fondamentale del patrimonio storico, della tradizione della marineria della città.

○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○\*\*○

# DL NEWS /INDAGINE

A CURA DI TOBIA COSTAGLIOLA

## I Porti del Nord Adriatico

*Da quel “ricciolo di mare che è il Golfo di Trieste con le acque interne divise col “righello “ tra Italia, Slovenia e Croazia fino alla laguna di Venezia cominciamo a esaminare i porti dell'Adriatico , tenendo davanti agli occhi come sarà il futuro di questo mare tra imponenti progetti di prospezioni alla ricerca di gas e petrolio, dalla concorrenza dei nostri dirimpettai che accordi o meno tirano dritto per i loro interessi commerciali . L'indagine di Tobia Costagliola proseguirà poi nel prossimo Foglio inquadrando il sistema portuale italiano e via via percorrerà la nostra chilometrica costa fatta di storia, una storia infinità , esaminando lo stato dell'arte dei nostri porti. ( DL )*

## Una piattaforma logistica Nord Adriatica

Nonostante la perdurante crisi economica ormai diffusa a livello mondiale, i porti del Nord Adriatico stanno vivendo un periodo di crescita nel traffico di merci e passeggeri. Allo stesso tempo si rilevano , iniziative nazionali, supportate o promosse dalla UE, mirate a migliorare sensibilmente la competitività dei porti e una proliferazione di iniziative e progetti che farebbero ben sperare per il futuro soprattutto se realizzate con “criterio” ed in tempi brevi. Per quanto concerne il traffico delle merci, in particolare le merci in containers, l’area Nord Adriatica era sempre rimasta ai margini delle direttrici di traffico tra il Nord Europa e l’Estremo Oriente più per problematiche strutturali che per la mera posizione geografica. Infatti i porti del Nord Europa, grazie alle loro strutture, capacità logistiche, accessibilità e facilità di collegamenti con le principali aree di destinazione delle merci, detengono, ormai da anni, il primato dei traffici anche per quelle merci destinate ai mercati dell’Europa Centrale (Sud Germania e Pianura Padana). Ciò ancora accade nonostante le distanze terrestri da Rotterdam o Amburgo per queste aree siano quasi il doppio tra le stesse aree ed il porto di Trieste o di Venezia (es. Amburgo-Monaco di Baviera= 790 km; Trieste-Monaco= 494 Km; Rotterdam-Bologna= 1.257 Km; Genova- Bologna= 297 km; Trieste- Bologna=301 km).

**Il graduale spostamento verso Est del mercato interno europeo, l’aumento prevedibile**

dei traffici attraverso il Canale di Suez, il miglioramento del sistema stradale e ferroviario tra i porti del Nord Adriatico e tutte le varie destinazioni a Nord e ad Est dell'Europa, lasciano intravedere come la consolidata posizione di privilegio dei porti nord europei potrebbe essere modificata a favore della portualità nord adriatica. Si tratta di una favorevole contingenza che offre agli operatori di questa area geografica la possibilità di sfruttare finalmente una posizione strategica, storicamente sottovalutata, ed affrontare le grandi sfide che scaturiscono dalle nuove opportunità. Tuttavia non va dimenticato che i più importanti porti del Nord Europa oltre a strutture efficienti e collegamenti con reti stradali, ferroviarie e navigazione interna, hanno profondità almeno pari o superiori ai 16 metri che consentono di accogliere ed operare in modo competitivo le grandi navi da 12.000 a 18.000/22.000 teu. Diversi porti italiani sono al disotto di tale soglia e in particolare, in Nord Adriatico, solo Trieste, con i suoi 18 metri è all'altezza di competere.

Anche in Adriatico, come in tutti i porti italiani, l'approfondimento dei fondali, ancor prima della realizzazione di nuovi terminali e relative strutture, si delinea come la vera e propria sfida con cui deve misurarsi la nuova ASP ( Autorità di Sistema Portuale) non solo per incrementare, ma per non vedere ridursi, in prospettiva, la propria competitività nei confronti dei traffici di lungo raggio su cui ormai si profilano le grosse portacontainers fino a 18/22.000 teu.

La prospettiva di creare una piattaforma logistica nord adriatica in concorrenza o contrapposizione col Nord Europa può diventare realtà soltanto se alcuni tra i progetti elaborati ed in corso di discussione da troppi anni potranno essere realizzati senza ulteriori ritardi e senza subire interferenze e pressioni particolaristiche che hanno sempre impedito, in Italia, la formazione di una visione strategica innovativa e globale.

#### NAPA( North Adriatic Ports Association)

Nel 2010 è stata fondata l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA) tra le Autorità Portuali di Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume. Nel 2013 l'A.P. di Ravenna è uscita dalla associazione e, nel 2014, sono stati ammessi Monfalcone e Chioggia entrambi porti della rete europea "comprehensive".

I porti associati alla organizzazione si sono impegnati a supportare reciprocamente i progetti di sviluppo, attuali e futuri, di ciascun porto, in modo da creare un "Piano Strategico" internazionale mirato a fronteggiare il complesso problema della distribuzione delle merci che arrivano in Europa via mare. Come dianzi evidenziato, la distribuzione delle merci in Europa è sbilanciato in favore dei porti del Nord Europa dove vengono imbarcate o sbarcate molte merci che provengono o sono destinate all'Europa Centrale e Orientale. L'associazione è impegnata a coordinare ogni sforzo dei singoli porti per la realizzazione di infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie e

nel contempo promuovere regole e procedure internazionali per favorire il commercio anche conseguendo lo snellimento di ogni procedura burocratica incluse le operazioni doganali.

La creazione del NAPA rientra nelle iniziative supportate dalla Comunità Europea mediante il programma TEN-T (Trans European Network- Transport) nato nel 1996 e che in 20 anni di attività è stato determinante per lo sviluppo delle comunicazioni all'interno della UE, soprattutto sulle direttrici Est-Ovest, e per la progettazione ed il finanziamento di opere necessarie per lo sviluppo di tutte le infrastrutture sia stradali che portuali. Tra le varie finalità della UE è rilevante il conseguimento del miglioramento dell'accesso nell'entroterra, dei vari porti alle principali reti di trasporto europee, attraverso collegamenti ferroviari e alle vie navigabili interne. Parte integrante di questo programma è anche il miglioramento dell'efficienza dei trasporti marittimi a corto raggio e la loro interconnessione con altri modi di trasporto (Vedasi l'attuazione del progetto "Autostrade del mare"). Questa attività ventennale si è sviluppata attraverso piani periodici di finanziamenti a tutti gli stati dell'unione. La programmazione TEN-T è attualmente monitorata dall'INEA (Innovation and Networks Executive Agency) l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti della Commissione europea che dal 2014 ha iniziato a seguire vari progetti quali *CEF,Orizon 2020,Marco Polo 2007-2013 ecc.* (Per quanto riguarda l'Italia molti finanziamenti sono stati utilizzati in questi anni e, purtroppo, si registrano anche casi in cui le somme stanziare sono ritornate indietro perché non utilizzate...).

**Alcuni dati statistici rilevati dal NAPA nel 2015 :** Dall'anno di fondazione dell'associazione, il traffico complessivo dei container è cresciuto del 43%, passando da 1.284.750 Teu del 2010 a 1.835.960 nel 2014. In particolare, per quanto riguarda lo scorso anno, il traffico container a Trieste è cresciuto a 506.007 Teu (+10,3% rispetto al 2013); Fiume (Hr) ha fatto registrare 200.000 Teu (+17%); Venezia 456.068 (+2,1%); Capodistria (Slo) 673.885 (+12%).

Le statistiche relative al 2015 evidenziano il primato di Capodistria che ha raggiunto quota 790.000 teu, seguito da Venezia che ha superato Trieste con 555 mila teu e Trieste con 501 mila teu. Si rimarcava d'anzi una proliferazione di iniziative e progetti che farebbero ben sperare per il futuro soprattutto se realizzate con "criterio" ed in tempi brevi. Ci soffermiamo ad analizzare, per ora, quanto avviene nei porti di Venezia e Trieste, i due principali porti italiani del NAPA.

## Porto di Venezia

Nella nuova organizzazione delle Autorità Portuali previste dal decreto del 20 gennaio 2016 Venezia è identificata come sede di Autorità di Sistema Portuale ASP del Mare Adriatico Settentrionale. Oltre agli annosi problemi legati alla riconversione e bonifica

di vaste aree industriali petrolchimiche, la portualità veneziana è impegnata a risolvere le problematiche legate all'approdo delle grandi navi passeggeri, l'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna ed il limite di accessibilità nautica dettato dall'entrata in funzione del sistema MoSe.

Dopo la bocciatura del progetto di scavo del canale Contorta S. Angelo per evitare il passaggio delle navi da crociera davanti San Marco sono ancora in discussione i seguenti progetti :

Progetto Venice Cruise 2.0 : prevede la realizzazione di un nuovo terminal per l'ormeggio delle navi da crociera presso la Bocca di Lido ed il trasferimento dei passeggeri e dei bagagli dal nuovo terminal alla stazione marittima di Venezia attraverso un servizio motonavi. Il progetto è firmato dalle ditte “private “ *Duferco Sviluppo S.r.l. e DP Consulting S.r.l.( Cesare De Piccoli)*;

Progetto Tresse Nuovo : nuovo ingresso delle navi da crociera in Marittima attraverso il Canale Petroli, via Marghera, tagliando l'isola di Tresse per poi arrivare a Venezia parallelamente al Ponte della Libertà ( In alternativa al progetto di scalo a mare in bocca di porto San Nicolò Venis Cruise 2.0).

VOOPS ( Venice Off Shore On shore Port System): è Il “progetto” per eccellenza”, il “progetto dei progetti”. Prevede la costruzione “in altura”, a 8 miglia dalla costa, di un terminal petrolifero associato ad un terminal container con una piattaforma Off Shore su fondali di circa 20 metri, una diga foranea di 4,5 km di lunghezza. Ecco l'enfatica descrizione del progetto così come pubblicizzata da *Venice Newport Container and Logistics e l'Autorità Portuale di Venezia* :

## Il progetto Off Shore di Venezia

Il terminal Offshore di Venezia è un progetto in grado di trasformare un obbligo di legge in una leva per la crescita e un limite fisico in un'opportunità, infatti:

- ° la Legge per la Salvaguardia di Venezia (l. 798/84) impone di estromettere le petroliere dalla laguna
- ° il porto di Venezia ha un limite di accessibilità nautica dettato dall'entrata in funzione del sistema MoSE realizzato per proteggere la città dalle acque alte.

Il progetto Offshore supera l'obbligo di legge e il limite di accessibilità associando alla costruzione in altura di un terminal petrolifero, la costruzione di un terminal container.

## UN'OCCASIONE DA COGLIERE

Con fondali a 12 metri il porto di Venezia oggi può ospitare navi fino ad un massimo di 7000 TEU; una capacità ricettiva non più sufficiente a rimanere competitivi nel mercato dello shipping globale che conta su navi fino a 18.000 TEU, già in esercizio, alle quali si affiancheranno presto navi da 22.000 TEU, in costruzione. Una prospettiva che non mette fuori mercato solo Venezia, ma pressoché tutta la portualità italiana, se valutata sui tre parametri dell'accessibilità nautica, degli spazi operativi in porto e delle infrastrutture di collegamento con i mercati retro portuali da servire. Sono questi i tre parametri che fanno di un porto moderno il nodo efficiente di catene logistiche globali.

Il progetto Offshore sarà una “macchina portuale” fortemente innovativa, in grado – anche in virtù della sua connessione con più basi portuali – di soddisfare i requisiti di mercato di accessibilità nautica e spazi operativi portuali. Per questo è un'opera strategica per la crescita di Venezia, dell'Italia e dell'Europa.

Posizionata a 8 miglia al largo dalla costa dove i fondali hanno una profondità naturale di almeno 20 metri, la piattaforma Offshore si compone di una diga foranea lunga 4.2 chilometri al cui interno troveranno spazio un terminal petrolifero e un terminal container in grado di ospitare contemporaneamente tre navi portacontainer di ultima generazione. Lungo la banchina che ha uno sviluppo modulare (una lunghezza di 1 chilometro nella prima fase, aumentabile fino a 2 chilometri in una seconda fase) troveranno posto gru appositamente progettate e un sistema ad alta automazione capace di garantire performance di imbarco/sbarco pari a quelle dei migliori terminal mondiali.

### SINERGIE

Il progetto prevede la connessione in perfetta sinergia con 4 terminal di terra: Montesyndial (Marghera), Chioggia, Mantova e Porto Levante. Il trasferimento dei container dalle navi oceaniche a terra sarà organizzato con speciali navi autoaffondanti – denominate “Mama Vessel” – appositamente studiate per Venezia che sfruttano la tecnologia ad aria compressa dei sommergibili della Royal Navy e il principio di Archimede per dimezzare i tempi di percorrenza tra la piattaforma offshore e i terminal onshore. (sic!)

### APPROVAZIONI

L'intero progetto – costituito dal terminal onshore di terra e dalla piattaforma offshore – è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici (C.T.M. del Magistrato alle Acque di Venezia ex l. 5 maggio 1907) il 29 marzo 2012.

Il progetto ha ottenuto parere positivo dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente (parere n. 1320) del 2 agosto 2013.

## COSTI DELL'INVESTIMENTO

Le risorse stimate necessarie per la realizzazione dell'intero sistema si attestano attorno ai 2.1 miliardi di euro e, grazie alle revisioni del progetto del novembre 2014 si è potuto ottenere una riduzione di circa 750 milioni di euro, e saranno sostenute con risorse sia pubbliche che private in regime di project financing. L'Unione Europea ha già riconosciuto un co-finanziamento pari a 770mila euro per finanziare gli studi ingegneristici, economici e finanziari per la realizzazione del PPP (Partnership Pubblico Privato).

## I COMMENTI

Molteplici sono i commenti favorevoli e contrari a questo progetto che sembra riferirsi a Venezia come... l'unico porto italiano... ma ne riporto solo uno, tanto "spassionato" quanto "lapidario", che non può passare inosservato in quanto proveniente da Cecilia Battistello, la carismatica e storica leader del Gruppo Contship-Eckelmann la quale così risponde a Nicola Capuzzo, redattore della rivista *Ship2shore* :

*Domanda : In Alto Adriatico vi interessa anche il progetto del porto offshore di Venezia?*

*Risposta : Francamente trovo che quello sia un progetto folle, all'italiana. Che senso ha creare un nuovo porto di quelle dimensioni e con quei costi quando c'è uno scalo come Trieste poco distante e con fondali naturali a 18 metri? Venezia a mio parere deve rimanere una città per l'arte e dunque eventualmente per il mercato delle crociere.*

## Porto di Trieste

Nella nuova organizzazione delle Autorità Portuali previste dal decreto del 20 gennaio 2016 Trieste è identificata come sede di Autorità di Sistema Portuale ASP del Mare Adriatico Orientale.

Le principali opere attualmente pianificate sono le seguenti:

Prolungamento Molo VII

Terminal Ro-Ro Noghère

Nuovo Molo VIII

Piattaforma logistica : Il primo stralcio prevede il "banchinamento" dello spazio incluso tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola per un'area complessiva di 247.000 mq di cui 140.000 mq attualmente occupati da specchi d'acqua. Valore : circa 132 milioni di €. Il secondo stralcio prevede la realizzazione di una banchina in prosecuzione per circa 600m verso quella attualmente utilizzata dalla Ferriera di Servola. Il valore complessivo dell'investimento ammonta a 184,5 mln di Euro,

attualmente in attesa di copertura finanziaria.

Riportiamo qui di seguito un comunicato stampa dell'A.P.di Trieste in occasione della concessione per 60 anni alla TMT ( Trieste Marine Terminal) per la gestione del terminal contenitori del porto di Trieste:

### CONCESSIONE DI 60 ANNI A TMT PER IL TERMINAL CONTAINER DI TRIESTE

Lo ha reso noto il Commissario dell'Autorità Portuale Zeno D'agostino durante una conferenza stampa organizzata presso la Regione Friuli Venezia Giulia a cui sono intervenuti la presidente Debora Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Cosolini, l'azionista di riferimento di T.O. Delta (Società controllante TMT) e presidente di Italia Marittima Pierluigi Maneschi, e il presidente di TMT Fabrizio Zerbini. " Una concessione strategica che grazie ad un investimento privato di 188 milioni di euro da parte di TMT, permetterà al Molo VII di diventare il più importante terminal dell'Adriatico con fondali e collegamenti ferroviari adeguati. Con l'allungamento del molo sarà finalmente possibile costruire treni completi da 750 metri. La concessione ha superato inoltre un intoppo legato a una procedura di infrazione della Commissione Europea (Eu Pilot), grazie anche al lavoro di squadra partito fin dall'inizio con tutti gli enti territoriali". I lavori di allungamento del Molo VII saranno distinti in due fasi principali, alle quali se ne aggiungerà una terza per un parziale allargamento della struttura. L'investimento complessivo, per un totale di 188 milioni di euro, sarà totalmente a carico di Trieste Marine Terminal e servirà anche a collocare 2 nuove gru a servizio della banchina. La prima fase del progetto prevede l'allungamento di 100 metri del molo (sull'intera larghezza) e avrà un costo di circa 90 milioni di euro. La seconda fase prevede un ulteriore allungamento di 100 metri. Al termine dei lavori sarà raggiunta una lunghezza complessiva di 970 metri. La terza fase, infine, consentirà di allargare di 20 metri il lato nord del Molo VII, ma solo per 200 metri di lunghezza, creando così un "dente" che consentirà l'ormeggio una nave feeder (di dimensioni minori rispetto alle meganavi che ormeggiano al lato sud). "Si tratta di un privato che sta investendo ancora una volta sul Porto di Trieste - ha spiegato la presidente della Regione Serracchiani - e questo investimento si accompagna a risorse pubbliche, tra cui i 50 milioni di euro sulla parte ferroviaria di Campo Marzio che permetteranno alle infrastrutture del Porto di Trieste di fare davvero un vero salto di qualità". Come ha osservato il sindaco di Trieste Cosolini, "per fare gli investimenti ci vogliono gli imprenditori, le autorità e la collaborazione istituzionale che oggi c'è". I lavori propedeutici all'allungamento vero e proprio sono già iniziati con l'abbattimento di 2 magazzini, lo smantellamento di una rampa stradale e l'analisi dei fondali. L'intervento per allungare la struttura, invece, avrà inizio nei primi mesi del 2017. Con le nuove infrastrutture il Molo VII sarà in grado di accogliere traffici per oltre 1,2 milioni di Teu l'anno, potendo contare su una banchina in grado di far ormeggiare

contemporaneamente 2 navi da 14.000 Teu l'una. L'investimento è stato deciso in previsione di un aumento dei traffici per l'area del nord Adriatico e del Porto di Trieste in particolare, che in questo modo diventa un riferimento ancora più preciso per i megaconsorzi già costituiti e in fase di costituzione tra le maggiori Compagnie di navigazione a livello mondiale, operativi dal Far East e dal Middle East verso l'Europa Orientale, quella Centrale e per il Sud della Germania in particolare. Per Fabrizio Zerbini, presidente di TMT e ad di TO Delta, “La firma di questa concessione è frutto del lavoro prolungato e impegnativo da parte di tutti. In questi anni Trieste Marine Terminal ha già investito più di 63 milioni di euro in equipment, nel rifacimento totale del layout del terminal e nello sviluppo dei collegamenti ferroviari”. Pierluigi Maneschi, presidente di Italia Marittima e azionista di riferimento del Gruppo TO Delta ha affermato: “Questo è un passo fondamentale, ma ora restano molte cose da fare: deve funzionare il Sistema Trieste. E' necessario che la ferrovia, le istituzioni e i privati lavorino assieme. E la cosa più logica sarebbe che fossero coordinati dall'Autorità Portuale. Bisogna portare traffico a Trieste, che credo sia l'unico porto in Italia che può crescere, e questo vorrebbe dire anche un migliaio di posti di lavoro in più”.

## Altri progetti e /o idee

1) L'autorità Portuale sta verificando la possibile riconversione dell'*Adriaterminal* che è l'ultimo terminal commerciale del Porto Vecchio. L'*Adriaterminal* potrebbe essere convertita al traffico passeggeri. Attualmente il terminalista è la *Genoa Metal Terminal* che fa parte del gruppo olandese *Steinweg-Handelsveen di Rotterdam*.

Lo studio prefigura un arrivo nel medio termine di traghetti passeggeri e piccole navi “bianche”. Successivamente si potrebbe ipotizzare allungamento delle banchine o tagli della diga. Il traffico crocieristico si affiancherebbe a quello che oggi si svolge sul molo Bersaglieri di fronte a piazza Unità. Uno o più magazzini dell'*Adriaterminal* verrebbero trasformati in stazione marittima.

2) Quanto precede farebbe parte di un più ambizioso piano strategico di valorizzazione e riconversione dell'intero Porto Vecchio e delle sua area urbana che il Comune e l'A.P. portuale hanno affidato all'advisor *Ernst & Young* che ha al suo attivo esperienze simili per i porti di Marsiglia, Lione, Alessandria d'Egitto, e Wuham.

## Riflessioni:un libro dei sogni ? Il raddoppio di Suez

In attesa delle decisioni finali per la realizzazione di quanto potrebbe essere meticolosamente riportato in un ipotetico ”libro dei sogni”, tutto italiano, vorrei richiamare l'attenzione del lettore su quanto segue.

Il 6 agosto 2015 è stato inaugurato in Egitto “ il raddoppio del Canale di Suez”. In

realità non si tratta di un raddoppio al 100% ma di un imponente miglioramento che consentirà di raddoppiare il transito delle navi su 72 dei 193 chilometri della sua lunghezza totale, grazie all'allargamento di 37 km del canale originale e allo scavo di un nuovo ramo di 35km. Questi lavori dovrebbero ridurre da 18 a 11 ore il transito e consentire il graduale aumento dei transiti giornalieri dagli attuali 49 a 97 . I lavori sono stati eseguiti in un solo anno contro i tre inizialmente previsti ma in condizioni economiche e di sicurezza molto difficili con il paese impegnato nella lotta al terrorismo ( dal discorso inaugurale di Al Sisi). Il tutto per un investimento di oltre 4 miliardi di dollari, che in realtà nel suo complesso vale per oltre 8,5 miliardi: lungo le sponde del Canale saranno realizzati centri urbani, cantieri navali, punti di rifornimento. Stando alle dichiarazioni ufficiali , il costo delle opere è di quasi 14 miliardi di euro, le metà dei quali, 7 miliardi, sarebbero stati raccolti in dieci giorni grazie all'acquisto di buoni di partecipazione da parte della popolazione egiziana. Secondo il governo egiziano, tra breve sarà possibile il transito di navi portacontainer di nuova generazione che attualmente sono costrette a circumnavigare l'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza. La riduzione dei tempi di percorrenza del canale da 18 a 11 ore e l'aumento dei transiti da 49 a 97 navi accorcerà ancora di più il tragitto Rotterdam-Singapore, che grazie a Suez ora è di nove giorni più breve rispetto alla circumnavigazione dell'Africa.

A parte la verifica dell'esattezza dei numeri, ciò che più colpisce è quanto gli egiziani siano stati in grado di realizzare, in un solo anno di lavori, nonostante il delicato "momento" politico del paese, tra rivoluzioni latenti, terrorismo,fratelli musulmani , ecc. con un sottofondo di corruzione che sembra essere " l'humus " che alimenta anche questo paese. Noi che siamo abituati a guardare gli egiziani dall'alto in basso, saremmo mai in grado di realizzare con la stessa celerità almeno uno dei tanti progetti già elaborati ?

La storia del MoSe e l'iter burocratico, tecnico,ambientale, amministrativo, politico ecc. di tante altre opere italiane certo non ci inducono ad un sano ottimismo.

**TOBIA COSTAGLIOLA**



causato confusione nella storia dell'esplorazione di Ferdinando Magellano nella rotta a sud verso il Pacifico. L'italiano Antonio Pigafetta navigatore, geografo e cartografo che viaggiava con lui, notò che lo stesso avrebbe avuto solo una parziale mappa del canale. Una seconda carta, come afferma Pigafetta, sarebbe stata memorizzata dall'esploratore per evitare che altri potessero scoprire il canale, particolarmente se l'equipaggio spagnolo si fosse ammutinato. Più tardi Pigafetta scrisse: “ Fernando Magellano sapeva che si trattava di uno stretto molto misterioso e sconosciuto attraverso il quale si poteva navigare come era stato descritto su di una mappa nel Tesoro del Re del Portogallo, mappa che era stata disegnata da un grande cartografo chiamato Martin di Boemia, ovvero Martin Behaim. Sebbene Martin Behaim possa essere considerato come uno degli scopritori dello stretto di Magellano, egli poté avere solo una copia dello schizzo e del bozzetto dello stretto.

( ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò )

Segue sul prossimo DL NEWS

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### MARE

#### VIRGINIA WOOLF da “Le Onde”

“Le onde si frangevano a ventaglio sulla spiaggia. Una dopo l'altra si ammassavano e ricadevano, la schiuma si impennava all'indietro, respinta dalla forza della loro caduta. Le onde erano intrise di un azzurro profondo, percorso da segni di luce adamantina, frammentata, sul dorso che si increspava come quello di un cavallo in corsa, dai muscoli vibranti. Le onde cadevano, si ritiravano e ancora cadevano, con un sordo scalpito di grosso animale”

LIVIO ANDRONICO, (Taranto 280 a.C. circa-200 a.C. Circa) Frammento, il più lungo ritrovato, con tre versi di "Odusia" (Odissea), da lui stesso tradotti dal greco\*\*

("Namque nullum peius macerat humanum/ quamde mare saevom:/ vires cui sunt magna/ toppe confrigent inportunae undae")

Perchè nulla riesce a fiaccare gli uomini/ più del mare in burrasca anche colui che è in forze/ presto lo annienteranno i flutti nefasti.

\*\*Si traduceva prima letteralmente un'opera dal greco al latino, poi la si reinterpretava tramite la cosiddetta "traduzione artistica". Le si dava cioè la forma

**che più corrispondeva alla sensibilità e al talento poetico del traduttore, coadiuvato da una perfetta conoscenza delle due lingue, usando anche qualche parola di latino arcaico, già per quei tempi, per nobilitare ancor più il testo. Non esisteva il "copyright", anzi il lustro del testo di riferimento era un valore aggiunto per nobilitare l'opera di uno scrittore...)**

**FINE**