

DL NEWS comunicazione 29 aprile 2018

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

AILETTORI

Partiamo con la nostra carretta telematica con due pezzi forti , l'analisi di Tobia Costagliola o meglio la diagnosi sui porti italiani e la geografia , perchè oggi dopo tanti anni i corridoi europei si stanno irrobustendo, e la avanzata della Cina in nome della collaudata “via della seta” cui il nostro paese non può presentarsi senza adeguate risposte normative e strutturali impastoiato nella melassa burocratica .

L'altro carico è più leggero e sta tutto in controplancia, ma leggero per modo, dimdire, perchè è fatto di pensiero , l'ha portato Massimo Granieri dedicandolo a un famoso scrittore Khalil Gibran; Granieri ci ha pensato un po' prima di uscire dal suo ufficio di broker, poi ha ricevuto l'ispirazione, voleva un testimone delle sue letture, qualcuno che lo avesse fatto riflettere sui temi dell'animo umano .

Ci dispiace per molti articoli e lettere che abbiamo ricevuto e che rigorosamente sono già il “ carico “ pronto per il prossimo viaggio. A presto, cari lettori. (DL)

Genova tra festa del mare e automazione

Senza ETICA non c'è progresso

Genova. L'automazione 4.0 sta per arrivare nel mondo dello shipping, dove la progettazione di “autonomous ships”, navi senza equipaggio, è già a buon punto. Ma quali sono gli scenari concreti del settore? Fra qualche anno ci imbarcheremo davvero su traghetti controllati da terra? E quali sono i rischi, le opportunità e i vuoti normativi della navigazione autonoma da un continente all'altro?

A queste, e a molte altre domande, esperti in arrivo dall'Italia e dall'estero cercheranno di dare una risposta il prossimo 13 giugno a Genova, in occasione del terzo Forum Shipowners & Shipbuilding dal titolo “Towards autonomous ships”, organizzato dalle testate del gruppo editoriale Gedi “The MediTelegraph” e “TTM”. La nave senza equipaggio potrebbe rivelarsi l'innovazione più rivoluzionaria degli ultimi decenni e, come tutti i cambiamenti epocali, porta con sé stravolgimenti sia positivi che negativi.

(Ne abbiamo scritto nel numero precedente : senza ETICA non c'è rivoluzione e poi smettiamola di “ scoprire “ l'automazione navale , l'interfaccia uomo/ macchina, l'intelligenza artificiale è roba già pronta dagli anni '70 e '80 , piuttosto puntiamo sulla standardizzazione degli strumenti, lo abbiamo scritto e provato sulla nostra pelle , dl) .Lo scopo del Forum è approfondire l'aspetto tecnologico dell'innovazione e ipotizzare lo scenario più credibile, sia dal punto di vista logistico-portuale che normativo-occupazionale.

La partecipazione all'evento è come sempre gratuita, con iscrizione obbligatoria a causa del limitato numero di posti in sala.

Per informazioni e sponsorizzazioni: forum@themeditelgraph.com, telefono 0105388243/206.

Dal 10 al 12 maggio poi c'è il Festival del Mare, che si svolge al Porto Antico, al Museo del Mare e all'Acquario con centinaia di ospiti esperti del settore e tantissimi eventi. La manifestazione ha l'imprinting dell'Università di Genova. (DL)

NON PIU' RINVIABILE IL MINISTERO DEL MARE

ROMA . 26 aprile ,Assonave, Assologistica, Assiterminal, Confitarma, Federpesca e Ucina esprimono grande apprezzamento per le dichiarazioni del Presidente Boccia a sostegno dell'istituzione di un Ministero del Mare.

Dopo tale autorevole intervento, il forte auspicio è che il nuovo Governo tenga in debito conto la necessità di istituire, per il settore marittimo nella sua accezione allargata, una guida Amministrativa unica, in grado di rispondere a tutte le sue specificità, sostenendo e implementando le sue enormi potenzialità a vantaggio dell'economia del Paese.

L'analisi di Tobia Costagliola

TRASPORTI MARITTIMI, PORTUALITA' , FERROVIE

I Porti italiani e l'Europa. La geografia: un punto di forza da valorizzare per un'Europa più accessibile

E' da più di due anni che il nostro foglio telematico si interessa della portualità italiana e degli sforzi fatti a livello legislativo ed operativo per migliorarne l'efficienza, la competitività e lo sviluppo. Seguendo man mano il processo di trasformazione dei porti e della loro riorganizzazione siamo sempre stati molto critici osservando, dall'esterno, i lavori in corso e rilevando i continui "intoppi e le immane anomalie.

Gli anni 2016 e il 2017 saranno ricordati come anni cruciali legati ad un trinomio che sta diventando sempre più inscindibile e determinante per l'economia italiana: trasporti marittimi, portualità, trasporti terrestri (ferrovie). A tutto ciò va aggiunta un

rinnovato interesse rivolto alle idrovie per anni trascurate mentre in tutta l'Europa hanno da sempre avuto una primaria importanza. L'attuazione (ancora in corso) della riforma dei porti, lo straordinario aumento della portata delle navi portacontainers, la maggiore attenzione rivolta ai collegamenti dei principali porti con la rete dei trasporti europei hanno sorprendentemente suscitato un insolito e diffuso interesse e presa di coscienza del potenziale ruolo che la nostra penisola, con la sua naturale posizione, al centro del Mediterraneo, ha sempre avuto ma, purtroppo, non è mai riuscita a valorizzare e a sviluppare come si conviene. Tante sono le sfide che in questi anni sono diventate sempre più pressanti : il superamento, possibile, della stragrande supremazia dei porti del Nord Europa, la concorrenza degli altri porti in crescita nel Mediterraneo (vedi Pireo), l'adeguamento delle infrastrutture sia portuali che stradali e ferroviarie, la politica di espansione della Cina. L'Italia ha timidamente iniziato con la riforma dei porti, della loro organizzazione, razionalizzazione, semplificazione burocratica, Zone Economiche Speciali ecc. Si tratta di cambiamenti epocali che si sono avviati, tra mille difficoltà e intralci, maggiormente dovuti a interferenze della cattiva politica ed alle reazioni del clientelismo oltre che ad un irragionevole e dannoso campanilismo. I piani triennali delle nuove AdSP sono ancora quasi tutti "sulla carta" e molte opere indispensabili ed urgenti già prima della riforma, non sono ancora partite o se pur iniziate, non sono ancora compiute causando danni e disagi agli operatori a discapito della competitività dell'intero sistema. E' significativo come, di fronte alla sfida epocale a cui siamo chiamati, si continui ad impiegare tempo ed energie dietro a demagogiche realizzazioni di natura artistica-turistica-fieristica come i cosiddetti "water front", Blu Print, promenades, ecc. Si tratta, è vero, di opere meritorie che potrebbero dare più lustro alle nostre città di mare e costituire una remunerativa attrazione di natura turistica oltre che riscuotere immediato appagamento di natura "populista". Ma non pensate che si dovrebbe dare la priorità ad altre opere "pubbliche", più costose, ma tanto indispensabili a portare i porti italiani ad un ragionevole livello di efficienza e competitività?

Come vedremo più avanti, molte risorse sono state rese disponibili per la realizzazione di una "ambiziosa lista di opere" ma, purtroppo, è stato ed è, tuttora, molto difficile e complicato stabilirne le priorità. Priorità che vengono reclamate da tutti gli interessati mettendo a rischio quelle opere che non possono più attendere e che, nei prossimi anni, saranno determinanti per il nostro ruolo nel Mediterraneo ed in Europa.

Il " sistema Italia " nel contesto logistico europeo. Delrio confermato ?

Seguendo man mano il processo di trasformazione dei porti iniziato con "la cura dell'acqua", poi inevitabilmente sfociato anche nella "cura del ferro", siamo sempre stati molto critici, osservando, dall'esterno, i lavori in corso e rilevando i continui intoppi, come sopra accennato.

Tuttavia, pur mantenendo il nostro spirito critico, non possiamo fare a meno di evidenziare come, nel corso del periodo considerato, si sia delineato, progressivamente, uno scenario invitante di opportunità che hanno reso possibile alcune correzioni, "in corso d'opera" e che, ora, nel nuovo clima politico, richiederebbero quella continuità tanto necessaria a farci recuperare tutto il tempo perduto per individuare le priorità del "sistema Italia" nel contesto logistico europeo. Anche i giudizi sull'operato del ministro Delrio, provenienti da diverse sponde politiche non sono poi risultati tanto

negativi al punto che qualcuno ha perfino ipotizzato una continuità del suo coinvolgimento anche nel nuovo Governo. Sarebbe veramente una decisione saggia e lungimirante, considerando che, nelle attuali circostanze, sono purtroppo ipotizzabili “cambi di rotta”, “marce indietro” e revisione di tutto quanto è stato fatto o non fatto dal precedente Governo, anche quel “poco di buono”... Dopo l’esperienza di questi due anni sono già individuabili le “correzioni” più necessarie ed incisive nonostante gli sforzi già fatti al riguardo. Non c’è bisogno di profonde intuizioni. E’ ben chiaro, agli occhi di tutti, come la maggior parte degli intralci e dei ritardi sia imputabile alla indistruttibile burocrazia (nonostante precise regole per la sua eliminazione) e all’ingerenza politica, a livello locale e nazionale, che continua a condizionare l’attuazione di tutto quanto di “perfetto” o “imperfetto” sia stato già deciso ma che, soprattutto, inficia quella competenza e professionalità tanto indispensabile per la competitività dei porti.

LO SBOCCO DELLA VIA DELLA SETA ATTRAVERSO L'ITALIA ?

Tuttavia, durante la “inevitabile lentezza”(date le citate circostanze)nell’attuazione della riorganizzazione dei porti, mentre tutt’intorno a noi la concorrenza avanzava a passi da gigante, ci siamo imbattuti in una realtà ben nota a tutti, anche grazie alle sollecitazioni ed iniziative della Comunità Europea, ma da noi non sufficientemente e prontamente raccolte tra le nostre iniziative prioritarie : lo sbocco, attraverso l’Italia, per la “ Via della Seta “ verso l’Europa (Belt and Road Initiative). Una realtà tutta italiana in cui tutti i porti, ognuno per proprio conto, dalla Sardegna, alla Sicilia, dal Tirreno all’Adriatico, proclamavano la loro naturale, storica e irrinunciabile collocazione. In tale situazione, è stato riconosciuto, molto saggiamente, anche se con ritardo, che, pur facendo dei nostri porti un unico sistema, se non vogliamo perdere la sfida della ”blu economy”, bisogna puntare su pochi poli portuali di interesse nazionale, uno nel Tirreno ed uno in Adriatico cioè Genova e Trieste.

Ed è stato altresì riconosciuto, proprio a fine legislatura, il progetto “penultimo/ultimo miglio” che ha l’obiettivo di incrementare i collegamenti della rete ferroviaria nazionale con porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche e di sviluppare servizi intermodali funzionali e affidabili che generino un beneficio strutturale per il sistema logistico del Paese. Nonostante i poco esaltanti risultati dovuti ai citati intralci nelle semplificazioni legislative, regolamentari ed amministrative, sono stati messi in campo le politiche del “Ferrobonus” e “Marebonus” con l’obiettivo di incentivare il settore ferroviario e di favorire le cosiddette ”Autostrade del mare”oltre che lo ”Sconto traccia” e “ Sconto terminalisti portuali”.

Nuovo codice degli Appalti e partecipazione. Procedura del dibattito pubblico.

Da non sottovalutare, inoltre, la nuova “ procedura del dibattito pubblico”,introdotta finalmente anche in Italia, nell’ambito della implementazione del “ Nuovo Codice degli Appalti e Partecipazione”.

. La procedura – si afferma – deve essere utilizzata per tutte le “infrastrutture a rete” il cui costo raggiunga o superi i 500 milioni di Euro e per le “infrastrutture puntuali” che comportino un onere finanziario minimo di 300 milioni di Euro. Per coloro che volessero saperne di più suggerisco di consultare il Nuovo Codice degli appalti approvato nel 2016 ed il decreto attuativo approvato nel 2017.

DEF 2016 e Strategie per infrastrutture di Trasporto e Logistica. PGL Piano Generale Trasporti. Il piano “ CONNETTERE L'ITALIA “

Oltre alla positiva innovazione delle nuove regole del Codice degli Appalti sopra citata è stata determinante, almeno fin'ora, la programmazione pluriennale sfociata nel piano decennale definito ”Connettere l'Italia”. Il 21 febbraio 2018, nell'imminenza della fine della legislatura, il ministro Delrio, in un convegno organizzato da Cgil Fillea e Filt-Cgil “Connectivity, il lavoro che costruisce, il lavoro che trasporta. Per connettere l'Italia” ha relazionato sull'andamento del piano decennale già partito dal 2016.

<< Il piano infrastrutturale decennale messo a punto dal Governo negli ultimi tre anni creerà 200mila posti di lavoro. Questo grazie, appunto, al fatto che il piano 'Connettere l'Italia', vale complessivamente 126 miliardi di euro in dieci anni, e le risorse disponibili saliranno nelle prossime settimane a 112 miliardi [...] I segnali che arrivano, infatti, sono quelli di una netta ripresa degli investimenti complessivi del Paese, pubblici e privati, base fondamentale per una crescita che produca lavoro. Gli investimenti nel 2018 torneranno a 290 miliardi rispetto ai 272 degli anni scorsi. I bandi pubblici sono in netta ripresa e si stanno riprendendo anche gli investimenti pubblici, che valgono circa 34 miliardi sul totale e questo dice che gli investimenti del paese sono ripartiti >>.

Come ha spiegato Ennio Cascetta (Amministratore Unico di Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti) nel corso del Convegno << il complesso dei programmi, approvati, sulle infrastrutture di trasporto nazionali di primo livello (Snit 1) - ferrovie, strade, autostrade, porti, ferrovie urbane e metropolitane, aeroporti ad oggi è già finanziato per 94,2 miliardi. Ma con i 5,5 miliardi approvati dal Cipe a dicembre sull'Fsc e i 12,5 in arrivo dal Dpcm investimenti la copertura complessiva effettiva sarà di poco più di 112 miliardi, l'89% del totale >>.

Per citare alcuni dei progetti già in corso di realizzazione, nel suo intervento l'A.d. di Rfi Maurizio Gentile ha sottolineato che solo "Per il 2018 prevediamo 4,7 miliardi di investimenti" sulla rete ferroviaria che genereranno 66mila posti di lavoro quest'anno" (cfr MIT 22.02.2018)

Il terzo valico. Una Storia infinita.

Con riferimento a quanto sopra descritto, appare significativo il titolo della Stampa (Alessandria) del 6.02.2018 :

<< Il Terzo valico al traguardo grazie al coinvolgimento delle persone. Delrio a Torino il giorno che la norma diventa obbligatoria per tutte le grandi opere. Con la nuova legge stop a conflitti come quelli sulla Torino-Lione. Pronto nel 2021 il cantiere del Terzo Valico che permetterà alle merci dei porti liguri di arrivare con tempi

competitivi nel Nord Europa incrociando la Torino-Lione >>.

[...] << I lavori sono ripresi a pieno ritmo dopo il commissariamento di Cociv (il consorzio che sta realizzando l'opera, ndr) e per aiutare i comuni del territorio alessandrino coinvolti nel progetto verranno investiti 60 milioni di euro» già stanziati [...] >>.

Il nuovo clima politico sarà salutare per le grandi opere come il terzo valico?

Vista così, questa storia potrebbe essere una storia a lieto fine rientrando nello spirito delle riforme infrastrutturali di porti, ferrovie, ecc.. Ma, purtroppo, ci sono state le elezioni ... e non è detto che tutto fili liscio come l'olio... Ed ecco che, nonostante i titoli sopra riportati, il 12 marzo, dalle pagine di Repubblica, a una settimana dalle elezioni, si leggeva quanto segue: < Terzo Valico, resa dei conti per il M5S > Il caso del Terzo Valico può essere preso come una cartina di tornasole per verificare la compatibilità politica di M5S e Pd o meglio di due culture diverse. Lasciamo pur stare il problema dell'enorme spreco di risorse pubbliche se si bloccasse ora un'opera già per metà compiuta e quasi del tutto finanziata, e andiamo alla sostanza: infrastruttura indispensabile per ridurre l'isolamento ferroviario e logistico di Genova, accorciare i tempi della sua distanza da Milano e quindi dal Nord Europa, dare lavoro mentre si fa e aumentarne quando sarà fatta; "grande opera" dispendiosa, dannosa per il paesaggio, fastidiosa per chi vive in prossimità dei cantieri, inutile: questi i due opposti punti di vista.[...]

Ci sono infine due politiche differenti: una è quella di governo, che persegue quello che reputa bene per il maggior numero di persone, calcolando persino quelle che debbono ancora nascere, pensa all'interesse della maggioranza, ed è paradossalmente rappresentata oggi da un partito di minoranza destinato all'opposizione (il Pd); l'altra è quella di opposizione, paradossalmente rappresentata oggi dal partito di maggioranza che aspira al governo (5S), che antepone il bene certo di quelli di Borzoli di oggi a quello sperato dei liguri di domani. L'incontro tra Pd e Movimento Cinque Stelle, se dovrà avvenire, non potrà evitare di fare i conti, anche sul Terzo Valico, con queste due culture [...] >>

Ciò nonostante mi permetto di essere ottimista : il buon senso non è né di destra né di sinistra e sono convinto che, con o senza M5S, alla fine prevarranno i reali e legittimi interessi di un porto e di una città che attende da troppi anni uno sbocco verso l'Europa che la natura non le ha dato ma che l'ingegno, l'evoluzione tecnologica sostenibile e la ragionevolezza possono conquistare.

Dopo le considerazioni sopra riportate c'è ancora qualcuno (Maurizio Maresca) che, purtroppo, con disincantato distacco e lapidaria sentenza si permette di dire : [...] il Terzo Valico è importante, ma non per un porto che fa 2 milioni di teu [...] (!!!) (13 DLNEWS 2018). Meglio non commentare.

La diga foranea di Genova . Meglio tardi che mai.

Quando è disponibile un comunicato dell'ANSA preferisco trascriverlo anziché riportare "per sentito dire": << Nasce la nuova diga foranea di Genova. Lavori da un miliardo euro, la più grande dal dopoguerra. Porti: Toti, momento storico per Genova, diga simbolo futuro

E' salpato il bando di gara da 14 milioni di euro per progettare la più grande opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano dal dopoguerra: la nuova diga foranea del Porto di Genova, un miliardo di euro di lavori per accogliere le mega navi porta container. La convenzione che dà il via alla progettazione tra l'Autorità del sistema portuale del Mar ligure Occidentale e l'agenzia del governo per gli investimenti, Invitalia, è stata firmata durante una cerimonia sull'attuale molo di protezione del porto col presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, l'amministratore delegato di Invitalia Domenico Arcuri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il comandante della Capitaneria di Porto di Genova Nicola Carlone. L'obiettivo è spostare 500 metri dalla costa, rispetto agli attuali 160 metri, circa cinque km della diga foranea del porto di Genova tra la foce del torrente Polcevera e la Fiera di Genova per accogliere le mega porta container da 18-22 mila teu. (Redazione ANSA GENOVA 14 aprile 2018 10:52 NEWS).

Comunicato di rilevanza straordinaria in considerazione dell'importanza che tale opera, così tanto attesa, rappresenta per il porto e la città di Genova. Purtroppo, siamo alle solite...: quanto ci vorrà per vedere l'inizio e la fine di questa opera? Riusciranno, anche qui, i nostri "eroi", nell'alternanza democratica dei governi e nella cronica instabilità politica, a realizzare quanto per ora sembra ancora un sogno?

Pur dilungandomi sugli argomenti sopra trattati, non ho sufficientemente chiarito che le opere citate sono una parte soltanto di quanto sia necessario realizzare affinché Genova e il suo SdAP possa finalmente diventare quel "cruciale" polo Nord-occidentale italiano sulla "via della seta" verso l'Europa. In attesa delle citate opere è tuttora in corso il completamento della intera infrastruttura ferroviaria all'interno del SdAP oltre al nuovo terminal operato da APMoller e Cosco. Il presidente del SdAP del Mar Ligure Occidentale Signorini è convinto che grazie ai nuovi valichi ferroviari e alle innovazioni in corso, i porti liguri, dopo il 2022, potranno ragionevolmente ambire a servire un più ampio bacino di mercato rappresentato dalla Svizzera (fino a Basilea) e dalla Germania (fino a Monaco). Lo dicono i dati da lui presentati in occasione di un convegno tenutosi a Lugano (cfr Nicola Capuzzo, Ship2shore).

Statistiche 2017

Il porto di Genova ha chiuso il 2017 con un traffico di 55,2 milioni di tonnellate (+8,6%) e un nuovo record nel settore dei containers movimentando 2.622.187 teus con un incremento rispetto al 2016 del 14,1%, mentre Savona e Vado hanno movimentato 44.057 teus con una riduzione rispetto all'anno precedente del 19,3% (cfr Assoport). (E' stato per me impossibile accedere a statistiche relative alla movimentazione di Teus da Genova per il Centro Europa via Milano ed altri snodi stradali e ferroviari).

Il polo portuale Nord-Orientale sulla "Via della Seta": Trieste e il SdAP del Mare Adriatico Orientale. Il "Punto Franco".

TRIESTE .Secondo uno studio elaborato da MDS Transmodal, prentato a Rotterdam nella "Intermodal Europe 2016, il porto di Trieste, in un arco temporale che arriva fino al 2030, ha delle basi concrete per una prospettiva di crescente competitività rispetto ai porti del Nord Europa sul fronte dei traffici con l'Estremo

Oriente. Basi che si fondano su una migliore posizione geografica, sulla disponibilità di fondali di 18 metri che rendono possibile l'ormeggio delle grandi navi portacontainer e su un "masterplan" complessivo di 1 miliardo di Euro per l'ampliamento delle strutture portuali. Per la cronaca ricordiamo che il 15 dic.2016 ha operato al molo VII la MSC Paloma, la più grande portacontainer (14.000 teus) mai entrata in Adriatico. Le nuove infrastrutture ferroviarie, insieme alla riattivazione ed al potenziamento delle infrastrutture esistenti fin dai tempi dell'Impero Austro-Ungarico, hanno consentito a Trieste maggiori possibilità di sviluppo ferroviario rispetto ad altri porti. Avevamo anche già descritto quanto sia stata importante la collaborazione a forte vocazione ferroviaria come i turchi della "Ekol" e della "Un Ro-Ro" che hanno portato a Trieste il capolinea dell'autostrada del mare utilizzando i vantaggi del "Punto Franco". La posizione di confine ha anche consentito di aumentare l'offerta di operatori europei usufruendo di imprese ferroviarie alternative a Mercitalia. E' tuttora ancora valida la nostra affermazione che Trieste può considerarsi all'avanguardia rispetto a tutte le altre realtà italiane anche grazie alla continuità nella gestione portuale di quel Commissario (Zeno d'Agostino) che poi è stato saggiamente nominato presidente del nuovo Sistema di AP.

Statistiche giuliane 2017

Il porto di Trieste ha movimentato, nel 2017, 61.955.405 tonnellate di merce (+4,58%), 616.156 TEU (+26,66%), 8.681 TRENI (+13,76%). I dati più rappresentativi del 2017 sono quelli relativi ai container e ai treni: il settore container registra un traffico mai raggiunto in precedenza nello scalo con 616.156 TEU (+26,66% rispetto al 2016); ma sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso del 2017, si sono raggiunti 1.314.953 TEU (+13,52%) (cfr AdSP del Mare Adriatico Orientale). Cito qui di seguito uno stralcio del commento di D'Agostino alle statistiche dell'anno 2017 riportate da © Trasporti-Italia.com:: << L'elemento che rende lo scalo giuliano unico nel panorama italiano non è dato però solo dal consolidamento del ruolo di porto leader del traffico ferroviario e intermodale su scala internazionale – che fa di Trieste sempre più un gateway continentale per i traffici globali – ma anche dalla presenza di svariati attori del mercato ferroviario che operano nello scalo. Oltre al gruppo Fs, sono attive importanti compagnie ferroviarie private italiane (CFI e Inrail) e alcune società (Rail Cargo Carrier Italy, Rail traction Company, CapTrain Italia) partecipate da operatori europei di primaria importanza (Rail Cargo Austria, DB Schenker, SNCF). Va rilevato infine il ruolo fondamentale di Adriafer (controllata al 100% dall'AdSP giuliana) che come sottolinea D'Agostino "da luglio ha ottenuto la certificazione a poter operare in rete e non più solo come operatore di manovra portuale" >>.

Pireo, la " minaccia viene dall'est ", ma la posizione dell'alto Adriatico è la più favorevole alla via della seta/ COSCO in ferrovia

PIREO Ho ritenuto necessario scrivere del porto di Pireo e non di altri porti italiani per meglio evidenziare prospettive, criticità e priorità nel nostro sistema logistico-portuale.

Con I suoi tre terminal container Pireo ha già raggiunto un potenziale di movimentazione di circa 7.000 teus. L'obiettivo è raggiungere 9.000 teu entro il 2019 e 10.000 entro il 2020. Nel 2017 sono stati movimentati, solo nei terminals II e III, 3.691.800 teus con un incremento rispetto al 2016 del 6,4% tendente al rialzo per l'anno in corso. Tuttavia, è significativo notare che nel solo mese di dicembre del 2017 sono stati movimentati 316.800 teus rispetto ai 267.900 teus dello stesso mese del 2016, con un incremento del 18,6%. A i suddetti quantitativi vanno aggiunti circa un ulteriore milione di Teu movimentati al terminal I.

Il 26 febbraio dell'anno in corso ha attraccato al molo III di Pireo la nave portacontainer COSCO TAURUS con una portata di 20.000 teus (circa 400 mt di lunghezza e 197.500 DWT).

Il porto di Pireo ha subito una profonda trasformazione nel periodo che va dal 2009 al 2016 proprio mentre la Grecia fronteggiava le sanzioni economiche europee. Nel mese di ottobre del 2009 la COSCO Shipping Corporation ha ottenuto in concessione per 35 anni i terminal II e III. Iniziando con 500 milioni di euro la Cosco ha, oggi, già raggiunto circa un miliardo di investimenti per la realizzazione di numerose opere infrastrutturali come l'allungamento del molo III, i collegamenti alla rete ferroviaria greca, l'installazione di nuove gru giganti, mentre sono stati fatti grandi passi in avanti per la realizzazione di più vasta area logistica. Due anni fa, in seguito ad una gara d'appalto internazionale, COSCO ha assunto anche il controllo dell'Autorità del Porto del Pireo (PPA), garantendo ulteriori investimenti.

Nonostante la posizione geografica del Porto di Pireo sia meno favorevole dei porti del Nord Adriatico (Capodistria, Trieste, Fiume) i "cinesi" hanno rimandato ad altri tempi la loro massiccia penetrazione verso l'Europa tramite l'Italia e hanno fatto del Pireo la loro porta d'ingresso in Europa aprendo nuove direttrici per il traffico commerciale su rotaia. E' già dal 2014 che i convogli porta-containers della COSCO attraversano Grecia, Macedonia, Serbia e Croazia per raggiungere Praga in 24 ore. La Cosco sta potenziando anche altre linee per il Centro Europa con la collaborazione delle ferrovie greche "Trainose" che l'anno scorso sono state interamente acquistate dalle FS Italiane (sic!).

I progetti di espansione dei cinesi non si fermano al solo porto di Pireo ma si sta mostrando interesse anche per Salonicco e Patrasso. E mentre i piani di Pechino convergono su Pireo ed i principali porti greci, si intensificano anche i rapporti a livello culturale, scientifico, turistico, ecc. Fosun International Ltd., il più grande conglomerato privato della Cina continentale, con sede a Shanghai, prevede per il prossimo decennio un incremento fino a un milione e mezzo di nuovi visitatori in viaggio dalla Cina in direzione di Atene. Oltre ad Atene molte altre località greche sono ormai continuamente invase da turisti cinesi ma si intensificano anche gli agglomerati urbani tipo "chinatown". Tuttavia, credo che meriti qualche riflessione quanto accaduto, a giugno dell'anno scorso, quando La Grecia ha impedito alla UE di censurare all'unanimità la situazione dei diritti umani in Cina e si è opposta a più approfonditi controlli sugli investimenti in Europa. A Pireo, nel frattempo, sulla facciata della PPA (Piraeus Port Authority) la bandiera cinese sventola a fianco della bandiera greca mentre la bandiera dell'Unione Europea, un po' sgualcita e, quasi in disparte, sventola stancamente, un po' adombrata....

Finanziamenti a pioggia e priorità

In questa esposizione ho cercato di mettere in evidenza soltanto aspetti positivi e segni di ottimismo. Nelle numerose pubblicazioni degli anni scorsi avevamo già sufficientemente evidenziato gli aspetti negativi. Tuttavia, tante sono le perplessità per l'entusiasmo con cui si continua, da ogni porto d'Italia, a pubblicizzare strani progetti, opere già in corso, lavori mai finiti, alcuni mai neanche cominciati come i dragaggi in alcuni porti che, nell'anno di grazia 2018, avrebbero già dovuto essere terminati. E poi, cosa dire degli "investimenti e finanziamenti" a pioggia che, pur di non scontentare nessuno, evidenziano quella atavica incapacità di stabilire le priorità vere ed inderogabili per quei porti e quelle infrastrutture veramente strategiche nel nostro sistema ?

Porti come Aziende: Pubbliche o private ? I dubbi della UE

Le nostre certezze

Dopo due anni di esperienza di riorganizzazione portuale, diventano sempre più evidenti i difetti e le "menomazioni" dovute al mantenimento di un approccio "statale" ed un assetto burocratico all'origine di evidenti vincoli operativi. Al contrario, ci si attendeva una impronta più snella ed innovativa, di natura privatistica, come avviene nei principali porti del Mondo. Saremmo stati in sintonia anche con i principali sistemi portuali europei composti da tante imprese, completamente autonome e con gestioni manageriali. Sembra, inoltre, che questa nostra realtà, tanto diversa, non sia ben compresa o non sia stata ben spiegata alla UE ed è causa di spiacevoli equivoci ed intralci. Si può ritenere che per effetto di questo equivoco la UE sta contestando all'Italia la mancata o inadeguata tassazione dei porti suscitando un'ondata di indignazione e di proteste da tutto il comparto.

Infatti, non è per caso che la Commissione Europea ha mostrato dei dubbi circa la legittimità di alcuni tipi di trasferimenti dallo Stato Italiano per la realizzazione delle infrastrutture dei porti (es. Diga foranea del porto di Genova, ecc.). Potrebbero essere considerati aiuti di stato e "contrari alla libera concorrenza". Se questo concetto dovesse veramente prevalere, avremmo un gravissimo danno che neutralizzerebbe tutti gli sforzi fin qui fatti. Tutto è possibile. Il nostro nuovo Governo dovrebbe subito reagire...ma, ancora non c'è... Intanto la Commissione Europea attende la risposta del Governo alla lettera del 4 aprile sulla "tassazione dei porti italiani". È paradossale constatare che mentre la nostra analisi fatta a più riprese, in corso di attuazione della riforma, ha evidenziato la necessità di trasformare, senza indugio, i porti in aziende private, ora dobbiamo anche lottare con la UE per dimostrare che i nostri porti sono, a tutti gli effetti, nonostante la nuova "governance", dei meri apparati dello Stato... che fanno capo al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti... In conclusione, c'è da sperare che dopo questa positiva...esperienza si possa procedere, con una riforma supplementare, alla rinuncia dello Stato a fare l'imprenditore e stimolare, regolare la creazione di un Sistema di Imprese Autonome per la gestione della portualità. Sarebbe un vitale e importante passo avanti.

La via della seta: una opportunità o un equivoco?

Abbiamo più volte scritto dettagliatamente della “via della seta” che, vista dalla giusta angolazione, costituisce soltanto un piano strategico di pacifica espansione e sbocco commerciale della produzione della Cina verso varie direttrici geografiche fra cui il cuore dell’Europa. Tra incontri, confronti, scambi di informazioni, dichiarazioni di interesse, viaggi in Cina anche del nostro Presidente e di personaggi di spicco sia a livello politico che commerciale, ecc, avevamo realizzato l’importanza di un nostro pieno coinvolgimento in questa “opportunità che la Cina metteva a nostra disposizione”... La Cina ha perfino riconosciuto al nostro paese il privilegio di essere considerato uno degli interlocutori principali in base agli antichi legami tra i due paesi risalenti ai leggendari Marco Polo e Matteo Ricci. Ma l’Italia, con i suoi tentennamenti, i suoi ritardi, la sua instabilità politica, egoismi e mancanza di realismo, non è stata in grado di concludere alcuna iniziativa concreta verso quella direzione. E i cinesi, delusi, rimandando ad altri tempi il loro “massiccio intervento” in Italia, come è ben noto, hanno concentrato i loro interessi sul Pireo e sulla Grecia. Alla delusione dei Cinesi per la mancanza di risposte concrete da parte italiana, va aggiunta anche la “brutta figura” dell’AP di Venezia che, con il presidente Paolo Costa , aveva coinvolto “i cinesi” nel suo dispersivo, antieconomico e fantasioso progetto VOOPS (Venice Off Shore On Shore Port System) che, già allo stato embrionale, prevedeva un costo iniziale di 2,948 milioni di Euro (notare la precisione dei decimali..)tra investimenti privati e pubblici. Com’è noto non se ne è fatto niente anche dopo aver dato l’incarico del progetto al consorzio italo-cinese 4C3 (vedi 31DLNews 016.) Tuttavia, i “Cinesi” (son sempre gli stessi seppur sotto varie ragioni sociali) pur continuando nella loro inesorabile avanzata e nonostante la nostra inaffidabilità, continuano a mostrarci la loro disponibilità a voler “collaborare” con noi (Bontà loro...)

Non tutti i mali vengono per nuocere

Un’ultima riflessione. Nel periodo considerato nella nostra analisi, tra ritardi, discussioni, burocrazia, progettazioni varie e nuove normative, abbiamo avuto almeno il tempo per analizzare e riflettere su alcuni avvenimenti. Ma nonostante la frustrazione da parte di alcuni per non essere stati in grado di “agganciare “ i cinesi sulla via della seta, forse, oggi, riflettendoci bene, non tutti i mali vengono per nuocere. Non pensate che se fossimo stati più tempestivi e più pronti avremmo potuto finire come la Grecia ? Ce la vedreste la bandiera cinese sul palazzo San Giorgio di Genova o sul balcone di via Von Bruck di Trieste ? Siamo veramente convinti di dover necessariamente “sbragarci” davanti all’avanzata dei cinesi a suon di finanziamenti e acquisizioni ? Via della seta o non , è evidente che la nostra priorità per competere con i porti del Nord Europa resta quella di continuare speditamente e razionalmente a potenziare le infrastrutture, non solo portuali ma soprattutto ferroviarie, verso l’Europa. Ed è questo che l’Italia sta facendo anche se con lentezza: basta una maggiore concentrazione di risorse e di buona volontà riconoscendo le priorità. Purtroppo c’è sempre l’incognita dell’atteso nuovo Governo e dobbiamo auspicarci che il buon senso prevarrà. Possiamo farcela da noi e, quando i Cinesi dovessero

arrivare, perché ...di qua dovranno passare...,saremmo noi a dettare le condizioni. E' un'utopia ? Chissa? Tutto può succedere. Intanto “facciamo da noi”!

Nel frattempo per verificare lo stato di avanzamento dei lavori suggerirei di incominciare a registrare non solo il numero di teu movimentati nei porti individuati come punti nodali verso l'Europa (Genova e Trieste) ma cominciare a monitorare il numero di treni che si muoveranno da questi porti in tale direzione. Il nostro obiettivo dovrà essere tanti convogli, a tariffe competitive, da superare anche il traffico che, in senso inverso, muove dal Nord Europa verso l'Europa Centrale . I “ water fronts e i porti che si aprono alle città “possono attendere o ...passare sotto la competenza dei beni culturali e turismo.... e non interferire con la portualità e la logistica...

Il ruolo dell'Alis

Si è svolto a Sorrento 27-28 Aprile 2018 il congresso dell'Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile)

Il principale obiettivo di questo grande evento è lo sviluppo dei trasporti e la grande scommessa dell'intermodalità, la crescita su scala internazionale e il rispetto dell'ambiente attraverso lo sviluppo di un trasporto sostenibile ed efficiente. ALIS rappresenta le esigenze dell'intero settore dei trasporti e della logistica ed è l'espressione di un'Italia in movimento. ALIS è una forza capace di dare risposte concrete al settore della logistica intermodale, espressione di un Paese che vuole promuovere lo sviluppo del trasporto combinato ecosostenibile (cfr Grimaldi).

<< Costituita il 17 ottobre 2016, l'ALIS, in meno di un anno e mezzo ha raggruppato oltre 1.300 soci, 103 mila camions e continua a crescere >> Ha così esordito Marcello Di Caterina, Direttore Generale dell'ALiS in una intervista rilasciata a Simone Gallotti del Secolo XIX.

L'associazione, fin dalla sua costituzione, si è posta quattro macro-obiettivi che sono : internazionalizzazione, continuità territoriale con le isole, riscatto del Mezzogiorno e riduzione dell'emissione del C02. Da quanto riportato sul Secolo XIX, l'intervista si è sviluppata su quegli argomenti tanto delicati che ormai da qualche anno, con toni sempre più accesi, alimentano la guerra in atto, a suon di comunicati e proclami pubblicitari, tra i Gruppi Grimaldi e Onorato. Partendo quindi dalla “continuità territoriale”, obiettivo primario dell'ALIS, Di Caterina ha evidenziato come << i soldi pubblici che finanziano diverse rotte siano utilizzati male e, al momento destinati ad un unico operatore >> Di Caterina chiede che quei soldi vengano spesi meglio e per sostenere tutto il settore. Si tratta di 100 milioni di risorse pubbliche che andrebbero investite diversamente. Si tratta di regolamentare la concorrenza in modo più equo per tutte le compagnie e, anziché favorire un solo operatore, si permetterebbe al passeggero di scegliere la nave che preferisce. In conclusione, Di Caterina evidenzia la necessità di chiedere al prossimo Governo di rivedere i finanziamenti che sostengono la continuità territoriale.

L'intervistatore, Simone Gallotti, però, incalza tirando in ballo l'argomento “Registro Internazionale”. E' un argomento tanto delicato, ma così lungamente dibattuto che ormai dovrebbe ben essere conosciuto a tutti. Ma nonostante ciò, di fronte a tutte le argomentazioni pro e contro e con il continuo bombardamento di Onorato sullo sfruttamento dei marittimi extracomunitari o comunitari e la sua ammirevole apprensione per l'occupazione dei marittimi italiani, la conclusione a cui si perviene è sempre la stessa: con l'aria che tira, se Onorato dovesse essere ascoltato, la Flotta

Italiana è a rischio”emigrazione”...

Quasi contemporaneamente alla pubblicazione dell'intervista, sono partiti, per il divertimento dei rispettivi “tifosi”, ulteriori caratteristici ed altisonanti comunicati di Onorato, a sostegno della sua italianità e a giustificazione o sostegno (non petita..) della sua filosofia aziendale (vedasi comunicato stampa del 26aprile di Barbara Gazzale di Star comunicazione in movimento).

A proposito: scrivendo, ogni tanto, su quella che viene riportata da molti come “ la telenovela Onorato-Grimaldi”, abbiamo mostrato curiosità e perplessità per l'alto costo della continua pubblicità, tanto originale e sorprendente, corredata di foto di Comandanti, mozzi e camerieri. Ebbene, abbiamo accertato che i costi sono veramente alti; ma non c'è da preoccuparsi : basta saper applicare la giusta normativa fiscale, tutta italiana, come gli equipaggi, per cui la maggior parte di detti costi ..va in detrazione... (T.C.)

Tobia Costagliola

Pubblichiamo l'editoriale di Bruno Bellio direttore di InforMare del 26 aprile per dimostrare come un esperto delle comunicazioni ci conforta nella giustezza della lunga analisi di Tobia Costagliola che si batte come districarsi con la nuova riforma portuale. Ma anche per un nostro orgoglio personale . L'autorevole giornalista , figlio d'arte, ha centrato con la sua sferzante e chiara denuncia la diagnosi della nostra legislazione portuale: porti governati da “ commissari governativi “ che dipendono da una rete di nervi burocratici dal ministero , nessuna autonomia, e questo è il piatto servito più che tante parole. Questo è quanto da due anni con Tobia andiamo scrivendo. Grazie Bruno.

L'opinione di inforMARE

Governance? Sono commissari governativi ... senza spada

Che la riforma della governance dei porti italiani abbia avuto il plauso quasi unanime di tutti gli operatori portuali italiani è un fatto. Un altro fatto è che la modifica del sistema di amministrare gli scali portuali nazionali, attuato dal governo consegnando la guida dei porti a presidenti che in effetti sono commissari governativi nominati dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni, ha escluso i plaudenti operatori portuali dalla cabina di regia dei porti, in cui già prima - con la legge n. 84 del 1994 - avevano scarse possibilità di muovere qualche leva.

Terminati gli applausi, tornati alla normalità, qualcuno di questi operatori sembra accorgersi che quello che sembrava essere per il meglio forse così non è.

Il decreto legislativo dell'estate 2016 che ha mutato il sistema di governance della portualità italiana relega i rappresentanti degli operatori portuali, così come quelli dei settori della logistica, dell'industria, dell'armamento e degli altri comparti che hanno a che fare con i porti, nell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Un organo a cui il decreto, con tipico bizantinismo italiano, assegna funzioni “di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine” - specifica la norma - all'adozione di strumenti pianificatori come il piano regolatore di sistema portuale e il piano operativo triennale, nonché a pareri su documenti come il progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Alcuni operatori, magari anche tra quelli prima plaudenti, sembrano presentire che l'ambito in cui sono stati relegati dal decreto legislativo dell'agosto 2016 assomiglia tanto ad una riserva indiana, di cui si magnificano prerogative, virtù e peculiarità e che dovrebbe infondere - dentro e fuori - un senso di appartenenza e di esclusività.

Esclusività che presto alcuni operatori hanno capito non tesa a renderli qualcosa di unico ed essenziale, quanto piuttosto a dar loro un diritto esclusivo - quello di appartenere all'Organismo di partenariato della risorsa mare - che in realtà li esclude da tutto il resto.

Non pare necessario essere esperti bizantinologi per capire che così è. Il decreto legislativo, almeno in questo, è chiaro: qualora l'Autorità di Sistema Portuale - recita il testo - “intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, è tenuta a darne adeguata motivazione”. Parole che denunciano un vero afflato democratico. Stalin - verrebbe da osservare - non avrebbe saputo escogitare di meglio. E anche per Stalin - verrebbe da aggiungere - si applaudiva fino a spellarsi le mani.

Quando la maggior parte degli operatori portuali italiani - non sappiamo quanti di quelli spezzini fra questi - lodava la svolta attuata due anni fa con il decreto legislativo, forse si sottovalutavano le implicazioni dell'essere estromessi dalla “cabina di regia” dei porti.

Dopo la riforma della governance della portualità nazionale, e prima che l'Italia abbia un nuovo governo, è ancora il ministro Graziano Delrio ad essere il comandante in capo della portualità italiana e, giustamente, agenti marittimi e spedizionieri della Spezia bussano alla porta del governo per chiedere di entrare in una stanza dalla quale, con tutti gli onori, sono stati fatti uscire.

Certo questa non sembra poter essere una priorità per il governo Gentiloni e per Delrio, il cui incarico è ormai agli sgoccioli. Lo sarà per il prossimo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti? Perché ci sarà lui nella cabina di regia e sarà solo a lui che bisognerà appellarsi perché le petizioni degli operatori portuali vengano ascoltate e, magari, accolte. Perché questo è l'esito dell'applaudita riforma della portualità italiana.

Direte che, però, ci sono i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Quando il 4 agosto 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva pubblicato l'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse da parte di coloro che erano interessati a ricoprire il ruolo di presidente delle nuove Autorità di Sistema Portuale, gli enti subentrati alle vecchie Autorità Portuali, aveva specificato con chiarezza che l'avviso non aveva “natura concorsuale, ma è pubblicato solo al fine di raccogliere le eventuali manifestazioni di interesse. Pertanto - precisava il Ministero - non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum”. Annunciando l'emanazione dell'avviso, il Ministero aveva spiegato che “le manifestazioni di interesse ricevute costituiranno una banca dati a disposizione del ministro”.
Nominare i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale - verrebbe ancora da rilevare leggendo queste frasi - è prerogativa del Capo. Che questo si chiami Graziano o Iosif.
Certo voi pensate che sia insensato paragonare il ministro Graziano Delrio a Stalin. Concordiamo. Non nutriamo dubbi che Delrio abbia fatto buon impiego di quella impenetrabile banca dati ad esclusivo uso e consumo del ministro. Ma altri?

Bruno Bellio

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Un vecchio amico , un profeta, ve lo propongo , c'è tanto mare , anche, alla fine non sarete esausti, forse più leggeri

Un libro, un vero amico da cercare nel momento del bisogno.

“..il sale deve avere qualcosa di sacro infatti si trova sul mare e sulle lacrime...”(K.Gibran)

Pensando ai generi letterari che hanno influito sul mio modo di pensare e vivere, la poesia e la trattazione filosofica sono state le mie preferite sin dai tempi della scuola. I versi imbrigliati nel rispetto della metrica o liberi come quelli di tanti poeti del novecento mi hanno da sempre sollecitato in modo immediato sensazioni e sentimenti. Avevo una trentina di anni quando mi imbattei nel libro di Kahil Gibran “ Il Profeta” e il modo di come ne venni in possesso fu già per se stesso premonitore di un coinvolgimento totale con questa opera.

Mi fu infatti donato da una mia giovane collega per esserle stato accanto in un momento particolarmente difficile della sua vita. Non ci siamo mai frequentati assiduamente e tantomeno vi era grande conoscenza , ma istintivamente in quel breve

e non facile periodo le offrii il mio aiuto diventando per lei una discreta ma importante presenza su cui poter contare per poi, una volta superata la difficoltà, riprendere i nostri due diversi cammini. Non so se fu per caso, o se per quell'innata capacità che hanno certe donne di conoscere il profondo di un uomo senza doverlo necessariamente indagare, mi sorprese la sua scelta del donarmi questo libro così particolare e così "giusto" per me. L'ho letto tutto d'un fiato una prima volta per rileggerlo ancora altre volte e ogni volta parlava alla mia anima diventando così un intimo amico con cui confrontarmi soprattutto nei momenti più bui della vita. Riposto in quell'angolo della scrivania ove tengo gli scritti a me più cari ha avuto il potere di entrare nel mio profondo e legare indelebilmente a se il ricordo della mia amica e di quel breve ma così speciale momento.

E'una raccolta di 26 "sermoni" relativi a vari aspetti della vita dell'uomo che offrono senza dubbio profonde riflessioni.

Il profeta Almustafa sta per lasciare la città di Orfalese, la terra ove ha vissuto dodici anni in contemplazione quando arriva la nave per riportarlo nell'isola natale. Come saluto commosso al popolo accorso per la sua partenza offre i frutti delle sue meditazioni svelando loro ciò che sta tra la nascita e la morte, abbracciando tutti i temi più importanti dell'esistenza e dell'essenza dell'uomo. Almustafà recita che l'amore è un'unità indivisibile, nel matrimonio invita ad amarsi l'un l'altro, ma non rendere in schiavitù l'amore, nel rapporto con i figli invita a donare l'amore, ma non i pensieri, perché i figli hanno i loro pensieri, e le loro anime albergano nelle case del domani che i genitori non possono immaginare nemmeno in sogno. Continua parlando dei bisogni primari, della gioia, del dolore, delle leggi, della conoscenza, dell'insegnamento, del bene, del male, della religione e infine della morte, ma l'amore è il filo conduttore e il poeta diventa così profeta. Discorsi, impregnati di un altissimo senso religioso, punto di arrivo di una sintesi tra il Dio-Parola dei Vangeli e la tradizione mistica orientale, insegnano che la felicità, mèta di ogni cuore, è la capacità di cogliere il soffio dell'Assoluto nei gesti quotidiani. Raramente si incontrano passi così pregnanti e delicati nei quali la serenità e il silenzio dell'anima si fanno parola per rivelare l'Infinito nel finito: Dio è nello sguardo di chi dona, nel vento che gioca con i bambini, nel canto e nella danza. Per Gibran coltivare la presenza dello spirito divino dentro di sé vuol dire ad esempio cogliere l'unità di gioia e dolore: le cose che ci fanno gioire sono le stesse che ci provocano dolore; ognuno di questi due sentimenti arriva sempre tenendo l'altro per mano.

Nato alla fine dell'ottocento in Libano, l'autore visse gran parte della sua vita in America, era di religione cristiano-maronita e fu artista, scrittore e filosofo. La sua opera maggiore "Il profeta" pubblicata nel 1923 ebbe subito un grande successo, ma anche grandi critiche. Questo libro definito a ragione un "breviario per laici" è un messaggio rivolto all'uomo ecumenico che supera quei confini politici, religiosi e razziali adesso così tanto estremizzati da essere invece causa di conflitti, di divisione e di sofferenza. La modernità appunto del pensiero di Gibran risiede nella saggezza che egli esprime nei suoi versi: una saggezza semplice che non appartiene a nessun credo o religione, che può essere in ognuno di noi e riaffiora nel momento del bisogno. Invito chi non lo ha già fatto a leggerlo, a conoscere questo "amico" che mi auguro possa entrare nella vostra vita come è entrato nella mia.

Scelti dall'opera

..la Partenza

“Almustafa, l'eletto e l'amato, come un'alba verso il suo giorno, aveva aspettato per dodici anni nella città di Orphalese il ritorno della nave che avrebbe dovuto ricondurlo alla sua isola natale.

.....

Così, quando ebbe raggiunto i piedi del colle, si volse ancora verso il mare, e vide la sua nave approssimarsi al porto, e a prua i marinai, uomini della sua patria. E la sua anima gridò loro e disse:

Figli della mia antica madre, oh voi cavalieri dei flutti,

Quanto spesso veleggiaste nei miei sogni. E ora arrivate al mio risveglio, che è il mio sogno più profondo.

Sono pronto a partire, e la mia impazienza aspetta il vento con le vele spiegate.

Solo un'ultima volta respirerò in quest'aria immobile, un solo sguardo d'amore volgerò ancora alle mie spalle.

E poi sarò tra voi, un navigante fra i naviganti.

E tu, mare immenso, madre insonne,

Che sola sei pace e libertà per il fiume e il ruscello,

Solo un'ultima curva avrà questo ruscello, solo un altro mormorio questa radura,

E poi verrò da te, goccia senza confini all'infinito oceano.

E mentre andava, vide da lontano uomini e donne che lasciavano i campi e le vigne e si affrettavano verso le porte della città.

E udì le loro voci dire il suo nome, e gridare di campo in campo annunciando uno all'altro l'arrivo della nave.”

..dell'Amore.

Quando l'amore vi fa cenno, seguitelo,

Benché le sue strade siano aspre e scoscese.

E quando le sue ali vi avvolgono, abbandonatevi a lui,

Benché la spada che nasconde tra le penne possa ferirvi.

E quando vi parla, credetegli.

....

Perché come l'amore v'incorona così vi crocifigge. E come per voi è maturazione, così è anche potatura.

E come ascende alla vostra cima e accarezza i rami più teneri che fremono al sole,

Così discenderà alle vostre radici che scuoterà dove si aggrappano con più forza alla terra.

Come fastelli di grano, vi raccoglierà.

Vi batterà per denudarvi.

Vi passerà al crivello per liberarvi dalla pula.

Vi macinerà fino a farvi farina.

Vi impasterà fino a rendervi malleabili.

....

Tutto questo farà in voi l'amore, affinché conosciate i segreti del cuore, e in quella conoscenza diventiate un frammento del cuore della Vita.

L'amore non dà nulla oltre se stesso e non prende nulla se non da se stesso.

L'amore non possiede né vuol essere posseduto,

Perché l'amore basta all'amore.”

..del Donare.

“Donerete ben poco se donerete i vostri beni.

È quando fate dono di voi stessi che donate veramente.

Che altro sono i vostri beni se non cose possedute e custodite per timore di averne bisogno domani?

...

C'è chi dà poco del molto che possiede e lo dona per ricevere gratitudine, e il loro desiderio nascosto rende il dono corrotto.

E vi son quelli che hanno poco e lo danno per intero.

Costoro credono alla vita e alla sua munificenza e il loro scrigno non sarà mai vuoto.

Vi è chi dona con gioia, e la gioia è la sua ricompensa.

E vi è chi dona con pena, e la pena è il suo battesimo.

E vi è infine chi dona senza pena, e non cerca gioia né si cura della virtù;

È come il mirto, laggiù nella valle, che sparge nell'aria il suo profumo.

.....

Tutto quello che avete un giorno sarà dato;

Perciò donate ora, perché sia vostro il tempo del donare e non dei vostri eredi.

Spesso dite: Vorrei dare, ma solo a chi lo merita.

Le piante del vostro frutteto non dicono questo, né il gregge del vostro pascolo.

Essi danno per poter vivere; se trattenessero morrebbero.

Chi è degno di ricevere i suoi giorni e le sue notti è certamente degno di ricevere tutto il resto da voi.

E chi è degno di bere al mare della vita è degno di riempire la sua tazza al vostro ruscello.”

..del Lavoro.

“Vi è stato sempre detto che il lavoro è una maledizione e la fatica una sventura.

Ma io vi dico che quando lavorate compite una parte del sogno più avanzato della terra, che fu assegnata a voi quando quel sogno nacque.

E che sostenendo voi stessi col lavoro amate in verità la vita,

E che amare la vita nel lavoro è vivere intimamente con il più intimo segreto della vita.

....

Vi hanno anche detto che la vita è tenebre, e nella vostra stanchezza fate eco a ciò che dissero gli stanchi.

E io vi dico che la vita è davvero oscurità se è priva di slancio,

E che ogni slancio è cieco se non v'è conoscenza,

E ogni conoscenza è vana, se non v'è l'operare,

E ogni opera è vuota se è priva dell'amore.

Quando operate con amore legate voi a voi stessi, e l'uno all'altro, e a Dio.

Cosa significa operare con amore?

È tessere la stoffa con i fili del cuore, come se anche chi amate dovesse indossarla.
È costruire una casa con affetto, come se anche chi amate dovesse abitarla.
È seminare con dolcezza e mietere il grano con gioia, come se anche chi amate dovesse mangiarne.
È impregnare ogni cosa che plasmate con un soffio del vostro spirito,
E sapere che tutti i beati vi stanno intorno e vi osservano.
Vi ho udito spesso dire, come parlando nel sonno: "Chi scolpisce nel marmo, e vi ritrova la forma del suo animo, è più nobile di chi ara la terra;
E chi afferra l'arcobaleno e lo distende su una tela nelle sembianze di un uomo, è maggiore di chi fabbrica i sandali per i nostri piedi.
Ma io, non in sonno, ma nella più lucida veglia meridiana, vi dico che il vento non parla più soavemente alle querce giganti che al più minuscolo filo d'erba;
E che grande è soltanto chi trasforma la voce del vento in un canto reso più dolce dal suo amore. L'opera è amore che si fa visibile."

..della Gioia e del Dolore.

"La vostra gioia è il vostro dolore senza maschera.
E quello stesso pozzo che fa scaturire il vostro riso fu più volte colmato dalle lacrime vostre.
E come potrebbe essere altrimenti?
Più a fondo vi scava il dolore, più gioia potete contenere.
La coppa in cui versate il vostro vino non è la stessa coppa cotta nel forno del vasaio?
E il liuto che addolcisce il vostro spirito non è lo stesso legno intagliato dal coltello?
Quando siete felici, se scruterete il vostro cuore, troverete che è ciò che vi ha fatto soffrire a darvi ora la gioia,
E quando siete afflitti, guardate ancora nel cuore, e scoprirete che state piangendo solo per ciò che vi ha reso felici.
Alcuni di voi dicono, "La gioia è più grande del dolore" e altri affermano, "No, il dolore è più grande".
Ma io dico a voi che sono inseparabili.
Essi giungono insieme, e quando l'una siede a tavola con voi, ricordate che l'altro dorme nel vostro letto."

..della Ragione e della Passione.

"Ragione e passione sono il timone e la vela della vostra anima in viaggio.
Se il timone o la vela si rompono, andrete sballottati alla deriva o resterete immobili in mezzo alle onde.
Perché la ragione, se governa da sola, è una forza che limita; e la passione, lasciata incustodita, è una fiamma che brucia fino alla distruzione.
Perciò la vostra anima esalti la ragione alle altezze della passione, così che possa cantare;
E guidi la vostra passione con la ragione, affinché la passione possa vivere ogni giorno la sua resurrezione e come la fenice risorgere dalle sue ceneri."

..della Preghiera.

“Voi pregate nell'angoscia e nel bisogno; dovrete pregare anche nella pienezza della gioia e nei giorni dell'abbondanza.

Perché che cos'è la preghiera se non l'espansione del vostro io nell'etere vivente?

....

Perché se entrate nel tempio unicamente per chiedere, voi non riceverete;

E se vi entrate per umiliarvi non sarete innalzati;

Perfino se vi entrate per implorare il bene altrui non sarete ascoltati.

È sufficiente che entriate nel tempio invisibile.

Io non posso insegnarvi come pregare con le parole.

Dio non ascolta le vostre parole se non quando Egli stesso le forma sulle vostre labbra.

E io non posso insegnarvi la preghiera delle montagne, delle foreste e dei mari.

Ma voi che siete nati dalle montagne, dalle foreste e dai mari potete scoprire in cuor vostro la loro preghiera.”

..della Morte.

Voi vorreste conoscere il segreto della morte.

Ma come potrete trovarlo, se non lo cercate nel cuore della vita?

Il gufo, i cui occhi legati alla notte non vedono di giorno, non può svelare il mistero della luce.

Se davvero volete contemplare lo spirito della morte, spalancate il cuore al corpo della vita.

Perché la vita e la morte sono una sola cosa, come il fiume ed il mare.

Nel profondo delle vostre speranze e dei vostri desideri risiede la muta conoscenza dell'Oltre;

.....

Perché cos'è morire, se non esser nudi nel vento e fondersi nel sole?

E che altro è non più respirare, se non liberare il respiro delle sue insonni maree, perché possa levarsi ed espandersi e cercar Dio senza ingombri?

Solo quando berrete al fiume del silenzio canterete davvero.

E quando avrete raggiunto la sommità del monte, comincerete a salire.

E quando la terra esigerà le vostre membra, solo allora danzerete veramente.”

..l'Addio.

Ed era scesa la sera.

E Almitra, la veggente, disse: Benedetti siano questo giorno, questo luogo e il tuo spirito che ci ha parlato.

Ed egli rispose:

Ho io parlato?

Non sono stato anch'io un ascoltatore?

Quindi discese i gradini del Tempio e tutto il popolo lo seguì. E raggiunta la nave, sostò in piedi sul ponte.

E di nuovo, volgendosi al popolo, levò la voce e disse:

Popolo d'Orphalese, il vento mi spinge a lasciarvi.

Ho meno fretta del vento, ma pure devo andare.

Per noi erranti, sempre in cerca della via più solitaria, nessun giorno comincia dove un altro finisce; e nessun'alba ci trova dove un tramonto ci ha lasciato.

Anche quando la terra sta dormendo, viaggiamo.

Noi siamo i semi d'una pianta tenace, e quando siamo maturi e il cuore è al colmo, siamo affidati al vento e seminati.

Furono brevi i miei giorni in mezzo a voi, e ancor più brevi le parole che ho detto.

Ma se nelle vostre orecchie la mia voce svanisse, ed il mio amore dileguasse nella vostra memoria, allora io tornerò;

E con un cuore più ricco e labbra più obbedienti allo spirito vi parlerò ancora.

Sì, tornerò con la marea,

E sebbene la morte possa nascondermi, e il più grande silenzio avvolgermi, cercherò ancora la vostra comprensione.

Né cercherò inutilmente.

Se ciò che ho detto è verità, essa dovrà rivelarsi con voce più chiara, e con parole più affini ai vostri pensieri.

Io parto con il vento, popolo d'Orphalese, non affondo nel nulla;

E se oggi non è l'adempimento dei vostri bisogni e del mio amore, sia questa una promessa per un altro giorno.

Nell'uomo mutano i bisogni, non l'amore, né il desiderio che l'amore li soddisfi.

Sappiate, tuttavia, che dal grande silenzio io tornerò.

La nebbia che all'alba s'allontana, lasciando i campi coperti di rugiada, si solleva e s'addensa in una nuvola per poi cadere in pioggia.

Non sono stato diverso dalla nebbia.

Nella quiete notturna ho percorso le strade e il mio spirito è entrato dentro le vostre case,

E i vostri battiti del cuore furono nel mio cuore, ed i vostri respiri sul mio volto, e tutti vi ho conosciuti.

Ho conosciuto le vostre gioie e i vostri dolori, e i vostri sogni nel sonno sono stati miei sogni.

.....

Ma venne a me qualcosa più soave che il riso e più vasto che la brama:

Lo sconfinato che era in voi.

L'uomo immenso, nel quale non siete che cellule e nervi;

Colui nel cui cantico tutto il vostro cantare è solo una pulsazione.

È nell'uomo immenso, che voi siete immensi.

E, contemplando lui, vi ho veduto e vi ho amato.

Perché quali altezze può raggiungere l'amore che vadano oltre quell'immensa sfera?

Quali visioni, quali attese e presunzioni, possono salire più in alto di quel volo?

....

Vi è stato detto che somigliate a una catena e siete deboli quanto l'anello più debole.

Questa è una mezza verità. Siete anche forti quanto l'anello più forte.

Misurarvi dall'atto più meschino è calcolare la potenza dell'oceano dalla sua fragile schiuma.

Giudicarvi dai vostri fallimenti è biasimare le stagioni perché sono incostanti.

Oh sì, siete simili a un oceano,

E anche se le navi incagliate sopra le vostre spiagge aspettano l'alta marea, neanche voi, come l'oceano, potete affrettare il vostro flusso e riflusso.

....

Io vi ho dato meno che una promessa, eppure siete stati più generosi con me.
Mi avete dato la mia più profonda sete per la vita.
Sicuramente, non v'è dono più grande per un uomo di quello che trasforma tutti i suoi scopi in labbra arse brucianti e tutta la vita in una fonte.
E in questo è il mio vanto e la mia ricompensa:
Che ogni volta che bevo a quella fonte, trovo quell'acqua viva arsa di sete come me,
E mi beve, mentre io la bevo.

....

Altri si volsero a me, dicendo, ma non con parole:
"Straniero, straniero, amante di altezze irraggiungibili, perché stai tra le vette dove le aquile fanno il loro nido?
Perché cerchi l'inaccessibile?"
Dissero queste cose nella solitudine delle loro anime.
Ma se la loro solitudine fosse stata più profonda, avrebbero capito che non cercavo altro che il segreto della vostra gioia e della vostra sofferenza,
E che davo la caccia unicamente al vostro io più grande che cammina nei cieli.

....

Ed è con questa fiducia e conoscenza che vi dico:
Non siete rinchiusi nel corpo, né confinati nelle case o nei campi.
Ciò che siete dimora più su delle montagne, e vaga insieme col vento.
Non è qualcosa che striscia al sole per scaldarsi o scava buche nel buio per stare al sicuro,
Ma è qualcosa di libero, uno spirito che avvolge la terra e si muove nell'etere.
Se queste parole sono vaghe, non cercate di chiarirle.
Vago e nebuloso è l'inizio di tutte le cose, ma non il loro compimento,
E io vorrei mi ricordaste come un inizio.
La vita, e ogni cosa che vive, è concepita nella nebbia e non nel cristallo.
E chi può dire che il cristallo non sia nebbia corrotta?
Questo vorrei che ricordaste, rammentandomi:
Che ciò che in voi sembra più debole e confuso, è il più forte e il più determinato.
Non è il vostro respiro che ha eretto e indurito la struttura delle ossa?
E non è un sogno, che nessuno di voi ricorda di aver fatto, che edificò questa città e tutto quello che c'è in lei?
Se poteste vedere le maree di quel respiro smettereste di vedere ogni altra cosa,
E se poteste udire il mormorio di quel sogno non sentireste altro suono.
Ma voi non vedete e non udite, ed è bene.
Il velo che annebbia i vostri occhi sarà sollevato dalle mani che lo hanno tessuto.
E l'argilla che riempie le vostre orecchie sarà bucata dalle dita che l'hanno impastata.
E voi vedrete,
E udirete.
E non deplorerete la cecità conosciuta, né avrete rimpianti per esser stati sordi.
Perché in quel giorno conoscerete il fine occulto in ogni cosa.
E benedirete le tenebre, come benedirete la luce.
Dopo aver detto queste cose, egli si guardò intorno, e vide il pilota della nave accanto al timone che scrutava ora le vele gonfie, ora la lontananza.

Ed egli disse:

Paziente, più che paziente, è il capitano della mia nave.

Il vento soffia e le vele non hanno riposo;

Anche il timone chiede la rotta.

Eppure il mio capitano attende con calma il mio silenzio.

E questi miei marinai, che hanno udito il coro del mare al largo, mi hanno ascoltato anch'essi con pazienza.

Non aspetteranno più a lungo.

Io sono pronto.

Il ruscello ha raggiunto l'oceano, e una volta di più la grande madre stringe il figlio al suo petto.

Addio, popolo d'Orphalese.

Il giorno è finito.

Si chiude su di noi come la ninfea sul proprio domani.

Quello che qui ci fu donato, noi lo conserveremo,

E se non basterà, dovremo ancora riunirci e tendere insieme le mani al donatore.

Non scordate che tornerò fra voi.

Solo un istante, e il mio ardente desiderio raccoglierà polvere e schiuma per un altro corpo.

Solo un istante, un attimo di riposo sulle ali del vento, e un'altra donna mi porterà in grembo

Addio a voi e alla giovinezza che ho trascorso con voi.

È appena ieri che c'incontrammo in un sogno.

Voi avete cantato per me nella mia solitudine, e io ho innalzato con le vostre aspirazioni una torre nel cielo.

Ma il nostro sonno è volato e il sogno è finito; non è più l'alba.

Ora il meriggio è su di noi, e il nostro dormiveglia si è mutato nel giorno più pieno, e noi dobbiamo separarci.

Se nel crepuscolo della memoria dovessimo ancora incontrarci, parleremo insieme di nuovo, e voi mi canterete un canto più profondo.

E se le nostre mani dovessero incontrarsi in un altro sogno, costruiremo un'altra torre nel cielo.

Così dicendo, fece un cenno ai marinai, e subito questi salparono l'ancora e liberarono la nave dagli ormeggi, e drizzarono a oriente.

E un grido salì dal popolo come da un unico cuore, e si levò nel crepuscolo e trasvolò sul mare come una grande fanfara.

Soltanto Almitra rimase silenziosa, contemplando la nave finché svanì nella nebbia.

E quando la gente si disperse, restò sola sull'argine, ricordando nel cuore le parole:

"Solo un istante, un attimo di riposo sulle ali del vento, e un'altra donna mi porterà in grembo".

“..il sale deve avere qualcosa di sacro infatti si trova sul mare e sulle lacrime...”

Massimo Granieri