

DL NEWS 26 luglio 2020
Foglio telematico di cultura e di mare

**Se vi mancano DL NEWS andate a www.deciolucano.it,
stiamo ripristinando il sito , cercate Archivio**

RACCOLTE DI TITOLI

Navi, poco spazio per l' idrogeno

Assicurazioni, l'effetto Covid durerà anni

La Russia aumenta la estrazione di carbone

Crollano le nascite nel mondo, non solo in Italia

L'uomo bianco fa paura ?

Lo studioso ecologista si ravvede

Internet , ma se non c'è una base culturale....

**Studiate giovani, non perdetevi tempo in movide ,alcool e
droga**

L'ANALISI
di Tobia Costagliola

***I misteri non sono solo nelle dottrine della cupola delle religioni
del mondo e nel pensiero degli scienziati e dei grandi artisti che
hanno popolato il secolo scorso lasciando il nostro millennio***

involarito e piatto , lontano dal progresso che ci aspettavamo tenendo conto dell'età della umanità , ma senza troppa speranza. Tobia Costagliola ha avuto qualche dubbio sull'opportunità di pubblicare ancora un altro capitolo di una delle più grandi tragedie in mare, da quel gentiluomo che è conta come me che non si smorzi mai una fiammella nel mistero di questa nave . D.L.

Moby Prince 29 anni dopo.

Spero che mi sia consentito, a tutti gli effetti, per la buona pace di tanti, cogliere l'opportunità di riportare, oggi, quanto è emerso, nel 2018, a 27anni dalla tragedia, dalle conclusioni della Commissione Parlamentare di inchiesta sulle Cause del disastro del traghetto Moby Prince, istituita con deliberazione del Senato della Repubblica del 22 luglio 2015, conclusa e approvata il 22 dicembre 2017, comunicata alla Presidenza il 22 gennaio 2018.

Non riporto l'intera relazione, per ovvii motivi di spazio e di sopportazione del lettore, ma ritengo doveroso riportarne una sintesi, già espressa nella premessa, corredata dai titoli dei principali accertamenti ed alcuni dettagli. Ovviamente aggiungo miei commenti, considerazioni e riflessioni, fatte in libertà, senza avere alcun vincolo di protocolli e procedure di natura tecnico-legale.

«PREMESSA»

« Nella memoria collettiva, la vicenda del disastro del traghetto Moby Prince evoca la nebbia e la morte in pochi minuti di 140 passeggeri e membri dell'equipaggio, uccisi dal

fuoco e dal fumo, traditi dalla distrazione, forse anche per una partita di calcio. Questa rappresentazione è frutto degli esiti di venti anni di procedimenti amministrativi e giudiziari e di una ricostruzione degli eventi nell'immediato, che è stata proposta come la spiegazione pubblica e mediatica dell'accaduto.

In ossequio al mandato ricevuto dal Senato della Repubblica, l'intendimento della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince è stato, in questi due anni di lavoro, quello di dissolvere i dubbi che per più di un quarto di secolo hanno avvolto la vicenda del disastro del Moby Prince, facendo luce su quelle parti della tragedia che stridevano con fatti non considerati o con elementi segnalati o acquisiti successivamente.

Due anni di lavoro sono serviti alla Commissione per fissare alcuni punti fermi che in tanto tempo erano rimasti in secondo piano. La Commissione è consapevole di non aver chiarito tutti i punti oscuri di questa vicenda, ma può affermare con sicurezza di aver raggiunto una ricostruzione decisamente più completa di quanto avvenuto la notte tra il 10 e l'11 aprile 1991 davanti al porto di Livorno, con alcune novità chiare e precise, che sono rappresentate in questa relazione e che vengono anticipate già in queste note introduttive.

Sulla base delle tante audizioni, delle analisi effettuate dai collaboratori della Commissione, dei rilievi meteo pervenuti, si esclude che la nebbia sia stata la causa della tragedia [...].

La seconda conclusione che si vuole rappresentare è che il comando della petroliera non pose in essere condotte pienamente doverose. Anche in questo caso la Commissione ha già espresso giudizi decisi nelle relazioni intermedie. Perché non si diedero via radio notizie precise sull'imbarcazione investitrice? Nave, bettolina o altro? La Commissione ha appurato che la sagoma della nave investitrice risultava inconfondibile dal ponte della petroliera e fu percepita con

precisione, in quei tragici minuti, almeno da alcuni importanti protagonisti di questa vicenda: le sue dimensioni, i finestroni, tutti aspetti di un natante di grandi dimensioni e non di una bettolina. La pericolosità del carico trasportato dalla petroliera e la gravità oggettiva dell'incendio giustificarono comunicazioni radio che non diedero notizie precise del secondo natante, sebbene se ne avesse contezza? Perché non venne rappresentato ai soccorritori un quadro preciso e si attirarono i soccorsi solo sulla propria nave? Su questi aspetti, come detto, la Commissione si è già pronunciata nelle relazioni precedenti e ora si conferma nel giudizio di una gestione non doverosa di quella fase della tragedia da parte del comando della petroliera, tanto più che, a seguito di approfondimenti, si è accertato che il traghetto rimase per alcuni minuti incagliato nell'Agip Abruzzo. C'era quindi il tempo per valutare la situazione e dare le corrette comunicazioni ai soccorritori. Il terzo elemento che si evidenzia è che dalla Capitaneria di porto di Livorno non partirono ordini precisi per chiarire l'entità e la dinamica dell'evento e per ricercare la seconda imbarcazione, quasi non si sapesse cosa fare. Si anticipa subito un dato che si ritiene fondamentale per fondare il giudizio appena formulato: nel corso dell'audizione del pilota di porto Raffaele Savarese, la Commissione ha appreso che presso la stazione piloti del porto di Livorno c'era un radar, dispositivo allora non disponibile nella sala operativa della Capitaneria. Di quel radar sapevano in Capitaneria ? Era un'apparecchiatura utile per monitorare l'area della tragedia o serviva solo per il servizio piloti e risultava inutile per i soccorsi? Dalle audizioni dell'ufficiale della Capitaneria di Livorno Lorenzo Checcacci , in servizio quella notte, è emerso che in Capitaneria non sapessero dell'esistenza di quel radar alla stazione piloti: cosa a dir poco singolare che un ufficiale dell'autorità preposta al soccorso in mare non possa smentire

l'esistenza di un radar presso il porto o non possa ridimensionarne l'efficacia. Che conoscenza si aveva da parte delle pubbliche autorità e, in particolare, da parte della Capitaneria dei dispositivi tecnologici allora presenti in porto? E ancora: in quale misura fu coinvolta la stazione di IPL Livorno Radio di Poste italiane? Poteva dare riscontri ai soccorritori o il suo ambito di operatività era altro? E soprattutto: quale fu l'interlocuzione fra la Capitaneria di porto e la torre di avvistamento dell'avvisatore marittimo quella notte? Si tratta di una torre che si staglia alta sul mare con una visuale veramente eccezionale, priva di ogni ostacolo. Queste domande lasciano comunque un segno indelebile nella valutazione della Commissione, un segno che si rimarca da subito e che si ribadirà con i dovuti approfondimenti e le giuste motivazioni nel corso di tutta la relazione: ci fu impreparazione e inadeguatezza nei soccorsi. Una missiva del 30 aprile 1991 del comandante generale del Corpo delle Capitanerie, ammiraglio Giuseppe Francese, informò il Ministro della marina mercantile, Ferdinando Facchiano, sull'assenza di un coordinamento nei soccorsi fino alle ore 5 del mattino dell'11 aprile. L'incidente avvenne poco prima delle 22.30 del 10 aprile. In questa comunicazione, dopo aver elencato i mezzi a disposizione e le operazioni compiute quella notte, l'ammiraglio Francese pose coraggiosamente dei punti fermi pesantissimi nella vicenda dei soccorsi: è mancata completamente la collaborazione delle altre navi alla fonda in rada o in transito nella zona, né si è pensato di chiederla direttamente ; durante gran parte delle operazioni di soccorso gli interventi sono progrediti per l'iniziativa dei comandanti delle varie unità navali fra notizie frammentarie fornite dall'avvisatore marittimo e dalle unità stesse agli altri soccorritori; un coordinamento efficace si è realizzato non prima delle 5 del mattino dell'11. Nel corso della

comunicazione, l'ammiraglio Francese diede conto dell'estrema specificità di quella tragedia, parlò di un “leggero ritardo”, nel soccorso al traghetto, motivato con la pericolosità della petroliera in fiamme, sottolineò che esito differente non ci sarebbe stato se i soccorsi fossero stati indirizzati principalmente sul traghetto. Ma il giudizio sui soccorsi, dato in quei punti fermi, fa risaltare ancor più vivamente impreparazione, improvvisazione e iniziativa lasciata ai singoli operatori in mare.

Si sapeva cosa fare di fronte a un evento di quelle dimensioni?

Vi era una procedura da seguire puntualmente? Vi era un addestramento adeguato di tutti i soggetti interessati e soprattutto degli ufficiali della Capitaneria di porto? Fu seguito un piano preciso o si lasciò la cosa all'iniziativa dei diversi soggetti operanti in porto, pubblici e privati? La dotazione tecnica di mezzi e di uomini da dedicare al soccorso era quantitativamente e qualitativamente sufficiente data la rilevanza del porto e della rada? Si rammentano, a tale proposito, il volume del traffico commerciale, i servizi di linea con le isole, l'importanza della base militare di Camp Darby, la presenza in rada di navi militarizzate coinvolte nella guerra del Golfo del 1991: tutti elementi che ribadiscono la delicatezza, anche dal punto di vista strategico, di quello specchio di mare davanti a Livorno e che già all'epoca esigevano presidi e cultura della sicurezza adeguati.

Il quarto elemento che si anticipa in queste note introduttive è che ci sono punti non congruenti sulle attività della petroliera e sul tragitto compiuto prima di arrivare a Livorno [...].

Parte importante dell'inchiesta, infine, è stata dedicata alla vicenda assicurativa e agli accordi transattivi e ci si è chiesti se la rapidità con cui si è giunti ad accordi fra compagnie e armatori non abbia contribuito, da subito, ad abbassare il

livello dell'attenzione sulla più grave tragedia della marineria italiana nel dopoguerra.

Si tratta di una vicenda complessa che ha cambiato il destino di molte famiglie, ma anche la storia di altri protagonisti: poteva essere la fine di una compagnia marittima, la Navarma, come successe a Itavia dopo il disastro di Ustica. Fu probabilmente l'occasione determinante per la sua ripartenza. Anche per ENI, il principale colosso pubblico dell'industria chimica del Paese, a distanza di qualche anno dal disastro, si verificò un altro cambiamento importante: la società armatrice della petroliera Agip Abruzzo, abbandonò definitivamente il proprio ramo navale. Ci fu qualche influenza in questa scelta con la vicenda del disastro della Moby Prince?

Cambiamenti arrivarono anche per lo stesso sistema delle Capitanerie di porto che, dopo la vicenda Moby Prince, fu riorganizzato e rafforzato in termini di mezzi e di uomini ». A questo punto mi permetto di interrompere a fare un immediato commento personale, a caldo, che ritengo doveroso e irrinunciabile e che riapre una vecchia “piaga” : si sta parlando di cambiamenti evidentemente non andati a buon fine, almeno a Livorno, se dopo 21 anni , mentre il Centro operativo della Coast Guard di Genova era già in grado, da lunghi anni, di tenere sotto controllo visivo satellitare e radar la navigazione in un area vasta fino e oltre la Costa Azzurra e la Corsica, il Centro Operativo di Livorno non fu in grado di controllare la navigazione fino a 78 miglia di distanza a cui si trovava La Costa Concordia. Non si può dire non fosse di sua competenza visto il clamoroso coinvolgimento del capitano De Falco che, mentre con la sua odiosa arroganza inveiva su un uomo distrutto e confuso, si permetteva di dargli precise indicazioni e ordini a voler significare di vedere quello che stava succedendo al Giglio quasi come se fosse in loco. Chissà

se aveva un suo radar o utilizzava il radar dei Piloti visto che , ormai , sapeva che esisteva già ai tempi del Moby ?

Continua con la parte finale della relazione :

« La Commissione ha raccolto interi volumi di documentazione e svolto moltissime audizioni di cui si darà conto nel corso di questa relazione, ma i punti fermi prima citati sono i capisaldi di questa inchiesta parlamentare che mette a nudo la possibilità di dare risposte differenti e più vicine alla realtà di quanto non sia stato fatto finora.

Non è tutta la verità, come si è anticipato, ma di sicuro è una verità più ricca di quella che sino a questo momento è stata proposta e discussa.

Naturalmente, ragioni di oggettività ci impongono di dire che oggi lo stato delle conoscenze tecniche consente valutazioni più approfondite di quelle elaborate allora. Le dotazioni tecnologiche di sicurezza oggi presenti nei porti erano impensabili allora e oggi quello che è accaduto allora non potrebbe più ripetersi. Ciò non riduce però l'insoddisfazione per gli esiti conoscitivi di allora, né l'importanza dei risultati conseguiti ora e tanto meno la determinazione e la forza dei giudizi che sono stati anticipati in queste pagine e che saranno abbondantemente motivati nei paragrafi successivi [...] ».

Le principali conclusioni della relazione

« La tragedia non è riconducibile alla presenza di nebbia e alla negligenza del comando del traghetto »

« La nebbia è stata immotivatamente utilizzata come giustificazione del caos dei soccorsi coordinati dalla Capitaneria di porto ».

« L'indagine della Procura di Livorno nel processo di primo grado si è rivelata carente e condizionata da fattori esterni ».

« La Commissione non concorda con le risultanze cui è pervenuta l’Autorità giudiziaria in esito ai vari procedimenti che hanno riguardato la tragedia, in particolare dissente sulla riconducibilità della tragedia alla presenza della nebbia e alla condotta colposa, in termini di imprudenza e negligenza, avuta dal comando del traghetto Moby Prince.

[...]. La nebbia, di contro, ha immotivatamente costituito una, se non la principale, causa di giustificazione del conclamato caos organizzativo che ha contraddistinto la fase dei soccorsi coordinati dalla Capitaneria di porto.

La Commissione ritiene altresì che l’attività di indagine della procura di Livorno, sottesa al processo di primo grado, sia stata carente e condizionata da diversi fattori esterni. In particolare appare aver avuto un indubbio effetto condizionante sull’attività giudiziaria inquirente l’aver utilizzato parte dell’indagine sommaria svolta dalla stessa Capitaneria di porto e precisamente dagli stessi soggetti direttamente coinvolti nella gestione dei soccorsi, alcuni dei quali coinvolti anche nelle vicende giudiziarie successive, sebbene poi assolti ».

Le Ipotesi di traiettorie seguite dal Moby Prince

Ci sono ben 15 pagine che descrivono la sera del 10 aprile 1991. Si parla di una rotta standard, direi storica: rotta per Olbia. Quale è? chi dice 191 chi dice 192..facciamo 191. Ma cosa significa? Significa che appena uscito dal porto e sbarca il pilota io dico al timoniere: rotta 191! Perfetto! Ma in quale istante e a quale distanza dal traverso della Vegliaia? Nessuno lo ha menzionato. Si dovrà pur memorizzare un punto di accostata o, semplicemente, appena sbarca il pilota, si accosta e basta? Secondo me sarebbe meglio stabilire una distanza tale dall’uscita in modo da passare all’esterno delle navi alla fonda. Nel nostro caso, come anche raccontato dal

pilota, le luci dell'Agip erano ben visibili a circa 2,7 miglia dalla Vegliaia e sarebbe dovuto essere ben chiaro che quella rotta di 191 puntava sull'Agip. Vorrei evidenziare che una accostata eseguita dopo aver percorso ulteriori 6/700 metri, anziché allo sbarco del pilota, avrebbe consentito, sempre con rotta 191, di passare a prora dell'Agip. Sono decisioni ed operazioni che avvengono in tempi brevi ma che scaturiscono da una preliminare presa di conoscenza dello scenario che si presenta all'uscita dal porto, fatto salvo per le situazioni particolari che richiedono interventi non programmabili. Ma, nel nostro caso, il tracciamento della rotta con passaggio all'esterno dell'Agip sarebbe dovuto essere parte della normale pianificazione della partenza e della messa in rotta. Diciamo che, in mancanza di alcuna considerazione su questo aspetto, mi viene da pensare, salvo prova contraria, che il traghetto, già all'uscita, avesse messo la prua sull'Agip. Va bè, siamo ancora a 2,5, 2,7 miglia; c'è da pensare che, tra un po', si accosterà a dritta per allargarci dall'Agip (almeno a 500 metri come da regolamenti) e poi si ritorna sulla rotta per Olbia (non necessariamente per 191) sappiamo tutti come funziona, no? A questo punto, nessuno sa più cosa sia successo sulla nave. E' evidente che la Moby non ha proprio centrato l'Agip ma che l'impatto sia avvenuto a poppavia, nel tentativo estremo di scansare la petroliera. A questo punto dovremmo tutti convenire che la rotta della Moby incrociava la posizione dell'Agip. O no? E con questa premessa, se l'Agip era ferma, di chi è la responsabilità della collisione? Nessuno si è mai pronunciato, in attesa che il mistero si svelasse da solo...E' stato, tuttavia, stabilito, a tutti gli effetti, che il Comandante della Moby Prince non ha alcuna responsabilità. (TC)

«L'accordo assicurativo siglato due mesi dopo l'incidente tra gli armatori delle due navi coinvolte ha condizionato l'operato dell'Autorità giudiziaria, a dimostrazione di ciò, a seguito di

tale accordo, l'Agip Abruzzo è stata dissequestrata prima della definizione della fase processuale di primo grado, impedendo ogni ulteriore approfondimento. L'accordo prevedeva che la società ENI si assumesse i costi relativi ai danni alla petroliera e di inquinamento e la società NAVARMA i costi di risarcimento delle vittime del traghetto, chiudendo, di fatto, ogni possibile ipotesi di responsabilità ».

«Pur essendo la Moby Prince sotto sequestro, era comodamente accessibile a chiunque». Normalmente l'autorità giudiziaria incarica l'autorità marittima di esercitare la dovuta sorveglianza (TC).

«L'indagine medico-legale è stata eseguita in maniera lacunosa, concentrandosi sul riconoscimento delle vittime, senza appurare le cause della morte di ciascuna vittima»

« [...] Parimenti lacunosa appare la fase dell'indagine giudiziaria relativa all'aspetto medico-legale, essendo stata connotata soprattutto da valutazioni, seppure comprensibili, di sensibilità civile, piuttosto che da profili squisitamente medico-legali. Segnatamente l'operato dell'equipe medico-legale incaricata dall'autorità giudiziaria è stato pressoché assorbito dalla necessità di procedere all'identificazione dei cadaveri, senza sviluppare, se non in minima ed insufficiente parte, l'aspetto concernente la natura e i mezzi che hanno provocato la morte delle vittime e soprattutto di appurare se la causa della morte di ciascuna vittima fosse riconducibile alle ustioni ovvero all'inalazione di sostanze tossiche.[...] La Commissione ritiene che la morte di passeggeri ed equipaggio del Moby Prince non sia avvenuta entro trenta minuti per tutti e che già nel 1991 una gestione più adeguata degli esami medico legali avrebbe reso chiaro questo dato. Non era possibile dichiarare con certezza scientifica, come invece è stato fatto e riportato negli atti processuali che passeggeri e membri dell'equipaggio del Moby Prince fossero tutti morti e

impediti da incapacitazione in soli trenta minuti. Dati oggettivi e valutazioni dei consulenti della Commissione escludono che si possa pensare ad un periodo di breve durata entro il quale siano tutti deceduti. Dalla lettura delle perizie medico-legali emerge come sui corpi delle vittime non sia stata fatta alcuna indagine per definire le cause di morte ma ci si sia limitati al solo riconoscimento. La Commissione ritiene che non siano stati prestati i soccorsi dovuti al traghetto Moby Prince.

L'analisi della loro organizzazione ha portato la Commissione a confermare un giudizio di mancato coordinamento e di sostanziale assenza di intervento nei confronti del traghetto Moby Prince. La normativa attribuiva alla Capitaneria di porto precise e ineludibili responsabilità nelle scelte e nella gestione dei soccorsi. Sin dai primi minuti la Capitaneria avrebbe dovuto valutare la gravità della situazione e decidere se le forze disponibili fossero sufficienti e attivarsi nella ricerca della seconda nave. Le informazioni disponibili anche solo dall'avvisatore marittimo e tra i piloti del porto potevano consentire alla Capitaneria di individuare nell'immediato il traghetto come l'ultima nave uscita e che non rispondeva agli appelli. Inoltre la Capitaneria, in termini di mezzi e cultura della sicurezza, non era in condizioni di affrontare in maniera consona un tale evento, era priva di strumenti adeguati, come un radar, che invece sembra essere stato disponibile tra i piloti, ed era impreparata in conclusione ad un tale livello di complessità di soccorso.

Durante le ore cruciali la Capitaneria apparve del tutto incapace di coordinare un'azione di soccorso e non venne dato un ordine né una priorità di azione attraverso i canali radio riservati all'emergenza.

Alla luce dei dati acquisiti, i tragici effetti sulla vita di almeno una parte delle persone a bordo sono stati determinati dalla sostanziale abdicazione delle autorità responsabili rispetto ad

una efficace funzione di soccorso pubblico in mare. Questi elementi, in parte già noti nel percorso di indagine e in quello giudiziario, non hanno costituito elemento di reato perché estata assunta come valida la valutazione sui tempi brevi di incapacitazione o morte, vista l'impossibilità di provare un nesso di causalità fra condotte ed eventi.[...] ».

« L'Agip Abruzzo, al contrario di quanto riportato in fase di indagine processuale, si trovava in zona di divieto di ancoraggio. L'errore di posizionamento durante le indagini ha portato ad escludere ogni responsabilità al comando della petroliera»

« La Moby Prince ha subito, per cause non chiare, un'alterazione nella rotta di navigazione che potrebbe aver influito sulle cause dell'impatto ».

Cosa c'è di non chiaro? E' evidente che l'unica correzione di rotta spiegabile è avvenuta quando da bordo del Moby si sono accorti che stavano andando a "sbattere". La manovra, tardiva, evidentemente, ha soltanto variato l'angolo di collisione, tant'è vero che lo schiacciamento della prua del Moby presentava una maggiore estensione sul lato dritto. E' ragionevole pensare che appena intravista la parte poppiera della petroliera, cercando, in extremis, di evitare l'impatto, il Moby ha virato a sinistra perché solo in quella direzione, oltre la poppa, c'era spazio di manovra. Ma, purtroppo era troppo tardi e la prua del Moby è andata a incastrarsi nella cisterna 7 di dritta. E quelle insolite luci trovate accese a prua del Moby? Visto che nessuno è stato in grado di dare una spiegazione esprimo la mia: appena avvenuto l'impatto, dal ponte hanno pensato, di illuminare la scena dell'evento. Caso strano, come tanti, quelle luci sono state definite : cappelloni antinebbia(!) Dopo l'impatto, evidentemente, il Moby si è disincastrato con

marcia indietro tutta e da qui sono partite le prime immagini di questa nave “sconosciuta”, in fiamme, che in quella tragica notte, faceva dei giri concentrici nel mare di Livorno. E’ stato poi rilevato, a cose fatte, che la pala del timone era “misteriosamente” e inspiegabilmente orientata di 30 gradi a dritta: nel passare alla marcia indietro avranno pure manovrato il timone , o no? Quale mistero? Oltre a questa alterazione di rotta che sembra inconfutabile , potrebbe esserci stata qualche altra, più significativa variazione, per evitare qualche natante incontrato lungo la rotta, con conseguente rientro in rotta dopo il superamento. (T.C.)

«La morte dei passeggeri e dell'equipaggio non è avvenuta per tutti entro trenta minuti invece riportato negli atti processuali »

« I passeggeri e la grande parte dell’equipaggio furono rinvenuti nel salone De Luxe o nei pressi, un locale situato al ponte 4 le cui strutture erano predisposte per resistere al fuoco. Queste vittime furono trovate con tassi di carbossiemoglobina molto diversi tra loro, con valori dal 6 per cento al 90 per cento. Nelle tasche di alcuni componenti dell’equipaggio venne ritrovato il ruolo d’appello, vademecum dei ruoli e delle responsabilità in caso di emergenza che normalmente si teneva appeso alla testa della cuccetta. Come detto, alcune delle vittime presenti nel salone indossavano il giubbotto salvagente, e avevano con se’ i bagagli. La vittima Canu aveva addirittura una telecamera riposta nella custodia , indizio, insieme al ritrovamento della squadra antincendio a poppa con le pompe antincendio srotolate, di un piano di messa in sicurezza dei passeggeri in attesa dei soccorsi e dell’abbandono della nave [...]Questi elementi non appaiono compatibili né con l’immagine di una disorganizzazione

interna al Moby Prince successiva all'impatto, ne' con l'ipotesi di una morte rapida e quasi contestuale di tutte le vittime. Per questo motivo è stato deliberato di sottoporre alcuni quesiti della delibera istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta al RACIS, per una consulenza scientifica generale, e di affidare una nuova valutazione medico-legale ai professori Norelli e Mazzeo. I consulenti medici legali hanno stabilito che non è scientificamente possibile sostenere che tutte le persone a bordo del Moby Prince siano morte entro la prima mezz'ora. Ciò innanzitutto per lo stato di ritrovamento dei corpi che evidenzia differenze sostanziali fra reperti rinvenuti carbonizzati e molti altri integri, anche se in alcuni casi bruniti. Inoltre la verosimile ricostruzione dei momenti successivi all'impatto mostrerebbe un'attività organizzata da parte dell'equipaggio del Moby Prince ».

«L'equipaggio o quantomeno una parte di esso avrebbe potuto mettersi in salvo, ma non abbandonò la nave e cercò di porre in salvo tutti i passeggeri ».

«Tale fatto sarebbe dimostrato, ancora una volta, dalle circostanze prima citate: il ritrovamento dei cadaveri, in maggioranza concentrati nelle vicinanze e all'esterno delle due porte taglia fuoco del salone De Luxe, proprio il fatto che alcuni indossassero giubbotti salvagente e avessero con se' i propri bagagli, l'invio di una squadra sui ponti del traghetti per un tentativo di spegnimento dell'incendio. Ci sono poi elementi che mostrerebbero come plausibile il fatto, cui si è già fatto riferimento, che il Moby procedesse a retromarcia, dopo l'impatto, in moto rotatorio intorno alla petroliera, con il possibile doppio scopo di restare visibile ai soccorritori, che tuttavia non la individuano sino alla mezzanotte, e di tenere il

fuoco a prua lontano dalla zona centrale dove i passeggeri e l'equipaggio si erano rifugiati. [...] ».

«La Capitaneria di porto non aveva gli strumenti necessari per individuare la seconda nave, la Moby Prince, sebbene la responsabilità dei soccorsi fosse a suo carico, rivelandosi carente nella gestione della gravità della situazione e del tutto incapace di coordinare un'azione di soccorso ».

Solo alle 2345, la Capitaneria, grazie all'infaticabile andirivieni in mare degli ormeggiatori, apprende che la nave sconosciuta è la Moby Prince (!) Eppure era l'ultima nave da cui la Capitaneria e l'Avvisatore Marittimo aveva ricevuto la notifica di “uscita “dal porto secondo le dovute modalità. (TC)

«Il procedimento penale a carico di Ciro Di Lauro per la tentata manomissione del timone, non ha chiarito le motivazioni del gesto ».

«Il comportamento di ENI si è rivelato non chiaro a partire dalla comunicazione sulla provenienza della petroliera. L'Agip Abruzzo proveniva infatti da Genova e non da Sidi El Kedir (Egitto), come dichiarato, di conseguenza anche le dimensioni e la tipologia del carico potevano essere differenti da quanto dichiarato. La cisterna trovata aperta dopo l'incidente poteva quindi ipoteticamente contenere materiale in trasferimento su una bettolina ». Anche qui una risposta plausibile ci voleva e mi chiedo perché non sia stata data, nonostante ce ne fossero tutti gli elementi, anche “ipoteticamente”. Mi viene da chiedere se qualcuno conosce cosa sono gli “slops”, i.e.: residui oleosi da lavaggio delle cisterne che, decantati in apposita cisterna, vengono scaricati in impianti a terra, nei pontili di carica/discarica o, come in questo caso, in bettolina, durante le ore consentite. Altro argomento che va ad

ingrossare il paniere dei misteri e delle fantasie su materiale tossico, ecc. (!) (TC).

Assicurazioni e P&I

A questo proposito, sempre esprimendo mie personali opinioni, rilevo, con sorpresa, che si definiscono non chiari alcuni punti da cui sorgono larvati sospetti che, comunque, non hanno generato ulteriori indagini. Punti che evidenziano l'attitudine dei Media a trovare risposte anche fantasiose pur di colmare quei vuoti di conoscenza e competenza di natura prettamente tecnica, che qualunque esperto di shipping avrebbe potuto colmare con maggiore e credibile logica. Spesso quando si parla di rimborsi assicurativi si commette l'errore, a partire dai Media, di non conoscere, senza mai approfondire, come funzionano le Assicurazioni, a partire dai Lloyds, in giù. Quello che è successo è prassi normale. Se non fosse stata regolare, perché non è stata bloccata? Ma con quanti disastri, anche meno gravi non ci sono state le stesse intese e procedure? E, poi, gridare allo scandalo intravedendo chissà quale macchinazione sulla differenza tra valore di mercato di una nave e il suo valore assicurato. Ma, almeno voi giornalisti, andate ad erudirvi, una volta per tutte, presso una primaria compagnia di assicurazioni navali (e non automobilistiche), su come funziona. La perdita di una nave non viene compensata in base al valore di mercato ma in base al valore per cui sono stati pagati i premi fino al momento dell'evento. Andate ad informarvi! Una nave, grande o piccola che sia, non è equiparata ad un'auto il cui valore assicurato si svaluta, automaticamente, di anno in anno... Non dal punto di vista assicurativo. Dal punto di vista del mercato il discorso è diverso ed il valore può essere oscillante nei due sensi. E, ancora: che confusione tra valore di libro, valore di mercato e

valore assicurato!... E, visto che ci siete, andate anche informarvi su cosa sono i P& I (Protection and indemnity), soprattutto quelli “storici” Inglesi che hanno sedi legali alle Bermude da lunga data, ben noti a tutto il mondo dello shipping. E verificate anche le condizioni di copertura e dei rimborsi prima di fantasticare, come vi è congeniale, sui paradisi fiscali, in modo da causare dannosi sospetti che poi non generano alcun riscontro. Spiegatevelo una volta per tutte in modo da non ripetervi per una eventuale prossima volta.. A Londra, i vari giornali anche di cronaca, quando raccontano di vistosi “eventi di mare” (avarie, incendi, affondamenti, perdita totale, ecc.) scrivono sempre con competenza, raccontando cose concrete senza mai gridare allo scandalo (quando non c’è) e parlare di “misteri” soltanto perché affrontano argomenti che non conoscono. Non lo fanno perché sanno di cosa scrivono e di cosa parlano : non come da noi che, solo perché ci piacciono le navi e il mare, pensiamo di poter parlarne liberamente, consci soltanto di saper scrivere, senza curarci, almeno , di consultare gli addetti ai lavori...

Conclusioni

Ebbene, dopo la sommaria descrizione dei fatti salienti e delle inchieste, se pur “interessanti” ma “deludenti”, è forse stata accertata la “verità”? Ho dianzi parlato di causa ed effetto, frase che potrebbe essere fraintesa perché se definiamo causa la collisione, allora dovremmo cercarne l’origine cioè “la causa della causa” (a volte parlar parole serve). Ma col termine “effetto” si intendeva mettere in risalto le conseguenze primarie e secondarie della collisione: le morti e la distruzione di beni dando ovviamente rilevanza alle primarie.

Sotto questo aspetto, le varie e tormentate inchieste giudiziarie, seguite alla lunga, dall’inchiesta parlamentare, hanno soltanto dimostrato la capacità tecnica di indagatori ed inquirenti , di pervenire con ampio dispendio di mezzi , a

conclusioni che, pur rivelando qualche dubbio latente, non hanno rivelato quella che potremmo definire “la causa primaria della “collisione”. E’ triste constatare quanto siamo in grado di accertare e svelare, ancora oggi, i misteri del passato e dover , invece, trasmettere alla storia la vicenda del Moby Prince come un “mistero”. Tuttavia, abbiamo capito che seppure sia difficile stabilire, da un punto di vista meramente “penale”, le responsabilità (e i responsabili) sarebbe più facile stabilirlo da un punto di vista “umano” o meramente “antropologico”. Non vado oltre. E così, mentre la causa sopra citata, ripeto:“ la collisione e la sua origine” è stata liquidata generando suggestioni di ogni tipo a cui siamo molto affezionati, con sommo gaudio dei “Media”, resta solo ciò che abbiamo definito “ effetto” : I MORTI. Vi sembra poco?

Emerge, inconfutabilmente, che i superstiti avrebbero potuto essere molti, ma molti più dell’unico sopravvissuto.

Questo non può essere un “mistero”. E ,allora, se si chiede giustizia in nome dei morti, anche se le suggestive ipotesi tanto evocate ed invocate potessero rivelarsi vere, perché non si approfondiscono, con altrettanto rigore ed impegno, le responsabilità di un sistema che, comunque, non ha funzionato? Questo è un altro misteroEppure la relazione della Commissione del Senato abbonda di tanti dettagli che dovrebbero avere un seguito. Ma tutto tace. Ed ecco che ,dopo tanti anni, quella stampa e tutti i media che dovrebbero perseguire la Verità, pur prendendo spunto dalla citata relazione, forse leggendola per titoli o superficialmente, fatto molto grave se è vero, hanno ritenuto di enfatizzare e quindi sfruttare la risonanza di un aspetto tecnico: “La petroliera era nella zona vietata “. Un titolo che, ovviamente, attira l’attenzione anche di chi non legge i giornali. Ma la lettura ha

un effetto molto deludente anche se, a prima vista, riaccende qualche speranza e qualche illusione. Il titolo dell'articolo ed il suo contenuto non fanno altro che riconfermare quanto è stato già accertato dalla Commissione di inchiesta. La riconferma deriva dal fatto che dopo ben 29anni, 11 foto satellitari inedite dimostrano che L'Agip Abruzzo si trovava dentro l'area portuale vietata. L'articolo esordisce così: "L'Italia è quel posto dove l'evidenza dei fatti fatica sempre a diventare verità. Chissà se le inedite immagini prese dai satelliti potranno finalmente stabilire quel che era chiaro fin dall'inizio. La notte del 10 aprile 1991 la petroliera Agip Abruzzo si trovava dove non doveva essere ovvero [...] Mi sono limitato a citare l'articolo, a tutta pagina, corredato di foto, di Marco Immarisio apparso sul Corriere della Sera del 3 luglio 2020. Qualcuno potrebbe dire : ma perché sempre il Corriere? Mentre è facilmente dimostrabile che non è vero perché ho sempre citato anche altri giornali, proprio questa volta ci "azzeccava" il Corriere , con la sua "autorevolezza", a supporto della mia critica sui "media", generalizzata, ma tutta personale. L'hanno capito Immarisio e i suoi colleghi (antagonisti o meno), che questa "scoperta"(si fa per dire) non sta a significare che è stata individuata la responsabilità del disastro? Cosa vuol dire quel titolo a caratteri cubitali ? Che siccome la Agip Abruzzo era nel posto sbagliato , il Moby Prince aveva ogni diritto di punirla andandole addosso nonostante la sua presenza e la facoltà... di non vederla ? Su questo specifico punto la Commissione almeno una chiara risposta l'ha data : non c'è responsabilità dell'Agip Abbruzzo. E poi vorrei spiegare che in una zona di ancoraggio come quella di Livorno, la posizione di una nave come l'Agip varia in un raggio di ben 465 metri (costituiti dal complesso ancora-catenaria-nave), fatto dimostrato con le centinaia di posizioni rilevate " scientificamente" e che non erano mai uguali in tutto

il periodo di osservazioni dopo l'incidente; e non erano neanche corrispondenti, al cm, con la posizione data dal Comandante (distanza radar 2,7 mg dalla testata Ovest della Vegliaia, con rilevamento 023° del faro di Livorno). E' stato dimostrato, tuttavia, che il fulcro dell'ancoraggio, l'ancora, era ben fissa e immutata. Anche qui è stata evidenziata una superflua "questione di lana caprina" con esorbitante produzione di coordinate geografiche, anziché distanza da uno o più punti fissi a terra.

Non conosco quali siano le ulteriori iniziative dell'Associazione dei familiari delle vittime che sono instancabilmente alla ricerca della verità e delle responsabilità. Ben lungi dal voler essere un "sobillatore" o "istigatore", suggerirei di orientare gli ulteriori accertamenti verso le responsabilità della paralisi iniziale e del ritardo dei soccorsi e, anche, sulle motivazioni da parte degli inquirenti per non aver fatto i dovuti accertamenti dopo i risultati della indagine parlamentare. Aspettare "desecretazioni" e scoperte di intrighi e quant'altro immaginabile non rende né giustizia ai morti né pace ai vivi. "Nel frattempo auspico che questa esigenza, legittima e sacrosanta, non offuschi la limpida immagine da trasmettere alla memoria collettiva di questi eroi morti (non esistono eroi vivi da "insignire") così come sono stati rivenuti i loro corpi, nell'estremo tentativo di salvare delle vite umane."

Tobia Costagliola

IL FATTO

LIGURIA: AUTOSTRADE TRAPPOLA E INFRASTRUTTURE MANCANTI

di Stefano Briata

Sabato 11 luglio sono andato a trovare un amico e i suoi genitori a Cervo (IM), nel Ponente della Liguria: essi sono lombardi di Busto Arsizio, ma spesso in terra ligure. Il viaggio di andata nel tardo pomeriggio è stato regolare, nonostante abbia percorso l'autostrada su carreggiata unica da Genova Aeroporto ad Albisola. Il ritorno invece è stato davvero molto difficoltoso per una serie di cause, alcune direi davvero assurde. Vediamole.

Da Andora a Varazze è filato tutto liscio, poi coda tremenda a causa dell'uscita obbligatoria ad Arenzano. ASPI ha deciso di controllare gallerie e viadotti della tratta Arenzano – Prà in direzione Genova nel fine settimana: una decisione avventata, criminale, e disorganizzata. Il problema è che fino a Voltri c'è stata una lunga coda di auto e camion, perché i semafori di Arenzano e di Genova Voltri facevano da tappo con totale assenza di collaborazione da parte dei Comuni di Arenzano e di Genova tramite la polizia municipale. L'unico ad intervenire è stato un cantoniere ANAS, in collaborazione con la Polizia, per snellire il traffico dal cantiere fisso a Vesima. Quello che vi ho descritto è solo la punta dell'iceberg alla quale ho assistito. In realtà camionisti, conduttori di autobus, e automobilisti costretti ad usare auto per motivi familiari e di lavoro, hanno vissuto situazioni peggiori, con apertura di tratte autostradali in ritardo, dopo i controlli notturni, subendo code interminabili sulla via Aurelia a Levante e a Ponente, traffico cittadino impazzito e disorganizzato, e grandi problemi ci sono stati, e ci sono ancora, anche in Val Polcevera, dove corre la autostrada A7.

Di fronte a questa situazione la classe politica si è trovata impotente, incapace di reagire, tranne il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, che nei limiti delle sue competenze, ha alzato la voce, ha chiesto aiuto, cercando di muovere le acque, trovando qualche risposta (anche se molto carenti) da parte di ASPI ma nessuna dal Ministero delle Infrastrutture, come confermato dallo stesso Presidente di Regione.

Chi si sta muovendo molto bene sono le associazioni di categoria, dagli spedizionieri, alle associazioni di trasporto, alle associazioni di imprese. Tutte queste categorie, insieme, avevano organizzato la manifestazione a Roma, con camion, ma la Questura ha negato loro il permesso (decisione politica direi), cambiando subito le carte in tavola inserendo la manifestazione con camion e presidio davanti alla prefettura di Genova il giorno 21 luglio, in occasione della visita del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli.

In questa difficile situazione che la Liguria sta attraversando, con riflessi negativi per le altre regioni del Nord-Ovest (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia) e alla lunga per il Nord-Est (il Veneto pare che abbia già perso 1 miliardo di euro a causa dei blocchi autostradali liguri), Bartolomeo Giachino ha deciso di muoversi lanciando appelli alle regioni dello stesso Nord-Ovest affinché sostengano la Liguria. Ecco il suo intervento del 29 giugno 2020 sul Corriere Marittimo:

<<Da giorni e giorni arrivare in Liguria per passeggeri e merci è diventato un calvario. Tutti i lavori per la messa in sicurezza di gallerie e viadotti, che avrebbero dovuto scattare subito dopo la tragica caduta del Ponte Morandi, sono scattati purtroppo solo ora perché a Roma hanno capito che in questi due anni la gente e i trasporti hanno viaggiato senza sicurezza>>.

Bartolomeo Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti, e attuale presidente di Saimare S.p.A., già protagonista di primo piano per la TAV-TAC in Piemonte, ha scritto una lettera aperta, con appello a Governo, Confindustria Piemonte e Lombardia, e le due Regioni, nella quale si chiede di <<non lasciare da sola la Liguria a pagare i ritardi di Autostrade e Governo>>.

<<Delle 22 corsie autostradali da e verso la Liguria ne funzionano solo 10. Il nodo di Genova con quello di Bologna sono i punti più difficili della mobilità stradale del Paese. Da vent'anni a Genova si aspettano Terzo Valico e Gronda. La tragica caduta del Ponte Morandi è stata gestita molto bene da Sindaco e Regione che con investimenti e lavori rapidi hanno migliorato la viabilità locali>>, ma la chiusure di alcune tratte senza preavviso hanno messo in ginocchio la viabilità genovese lungo la costa e l'entroterra, senza fornire ulteriori informazioni agli automobilisti e camionisti attraverso i display fissi in autostrada e agli ingressi degli svincoli. Si parlava della chiusura totale di A12 e di A26, però questo è stato scongiurato, ma come sostiene Giachino, si trattava di una soluzione inaccettabile ed insostenibile. Grave è stato mescolare le discussioni sulle concessioni autostradali e i lavori di manutenzione straordinaria, che hanno provocato pesanti disagi da parte del Nord-Ovest... Vi sembra normale che il Nord-Ovest debba pagare i rimorsi (?) di coscienza (?) da parte di ASPI e del Governo?

Sempre Giachino fa rilevare che il modo di gestire la situazione da parte di ASPI e Governo rischia di fare perdere traffici ai porti italiani, dato che i grandi gruppi italiani ed europei sono capaci di dirottare verso i porti del Nord Europa le merci in entrata e in uscita, quindi <<la incompetenza governativa viene pagata dall'economia nazionale. Mi auguro pertanto che le Associazioni produttive del Nord-Ovest e le

Regioni Piemonte e Lombardia si muovano in giornata col Governo>>.

Questo è il succo del suo intervento di fine giugno, come ricordiamo. In effetti qualcosa si è mosso, con la manifestazione a Genova del 21 e a Roma del 22 luglio, come abbiamo detto all'inizio. Tuttavia, l'ex sottosegretario mi ha detto che per manifestazioni del genere ci si doveva muovere molto prima, però meglio tardi che mai.

Non voglio essere rompiscatole citando e commentando gli interventi di Bartolomeo Giachino, ma è un importante dirigente d'azienda e sa quello che dice.

Su Il Giornale del 17 luglio, a margine di un seminario tenutosi a Milano il giorno precedente, sempre Bartolomeo Giachino ha commentato la soluzione del Governo su Atlantia-ASPI e i disagi in corso sulle autostrade liguri.

Per Giachino, i grandi problemi clamorosamente evidenziati dopo la tragica caduta del ponte Morandi e relativi alla sicurezza di una rete autostradale vecchia come quella che interessa la Liguria, i suoi porti e il Nord-Ovest, dovranno trovare risposta nella revisione della concessione prevista recentemente dal governo come ipotesi.

<<I porti liguri sono un perno importante del sistema economico e logistico del Nord del Paese in particolare del Nord-Ovest – sottolinea l'ex sottosegretario –. Oltre il 50% delle esportazioni italiane extra UE partono dai porti liguri. Per un paese che vuole tornare a crescere di più l'aumento delle esportazioni è una priorità nazionale. Un sistema portuale e logistico come quello che fa capo al porto di Genova e che insieme alla Area Logistica lombardo-piemontese con la costruzione del Terzo Valico e della TAV-TAC diverrà la più grande area logistica del Sud Europa ha assoluto bisogno di un sistema infrastrutturale, autostradale e ferroviario, moderno e altamente competitivo>>.

Il problema è la competitività delle infrastrutture: <<... con la nuova diga foranea Genova potrà diventare la porta da e verso l’Africa e l’Oriente dell’Europa centro-meridionale (io aggiungerei anche Nord e Sud America, ndr). Occorrono pertanto da un lato interventi che riducano l’intasamento del traffico e il sovraccarico in alcuni snodi. La gronda autostradale risponde pienamente a questi requisiti (aggiungo: ci vorrebbe anche la gronda di Levante, ndr), mentre la costruzione della nuova diga foranea al porto di Genova consentirà l’aumento dei traffici e quindi della crescita. Ecco che la costruzione della nuova diga genovese dovrebbe essere posta a carico dei nuovi concessionari (ASPI, ndr) e in parte di FS, così come sarà strategico alleggerire il traffico sulla rete stradale normale prevedendo uno sconto diretto al casello per le aziende di autotrasporto, iniziativa attualmente a carico del bilancio dello Stato con un costo che supera i cento milioni di euro annui. Questi fondi potrebbero essere utilizzati per una forte rottamazione dei vecchi mezzi pesanti euro 0, 1, 2, 3, 4, dando in questo modo un contributo alla ripresa del settore mezzi pesanti>>.

Giachino conclude con una amara riflessione: <<Purtroppo le 43 vittime di quel tragico 14 agosto (2018, ndr) che resterà sempre nella mia memoria (anche nella mia, ndr), non potranno ritornare dai loro cari. Cerchiamo di individuare rapidamente soluzioni importanti dopo che si è perso, grazie alla incompetenza di qualcuno, due anni di tempo>>.

A proposito di TAV, ritengo giusto fare chiarezza su un punto. I media televisivi, online e cartacei continuano a parlare di TAV senza specificare bene il suo utilizzo. Parlano solo di Alta Velocità, ma non di Alta Capacità.

L’Alta Velocità TAV, ad esempio, è quella tra Milano e Bologna con un tempo di 65 minuti circa per i passeggeri, e velocità

massima raggiunta, per quello che ho visto io di persona, di 320 km/h.

L'Alta Capacita TAC, della quale non si parla praticamente mai, è per i treni merci, che hanno o avranno la possibilità di viaggiare ad una velocità regolare di 120 km/h, senza incontrare stazioni intermedie o quasi, come nelle vecchie linee ordinarie... Un grande vantaggio per il trasporto su rotaia a discapito di quello su gomma.

Da parte dei media, spiegare questa differenza sarebbe molto utile per tanti motivi.

Stefano Briata

GENOVA CREDERCI

Cofoundry, una realtà imprenditoriale innovativa

Carissimo Decio, come stai? E' con piacere che ti segnalo una notizia positiva - in questo periodo faticoso su più fronti per Genova e per la Liguria - che spero possa trovare spazio nella tua testata.

Cofoundry, una realtà imprenditoriale milanese innovativa attiva nel coworking punta su Genova e sceglie Palazzo Lauro come sua sede.

Palazzo Lauro, già Nicolò Lomellini, custodisce millenni di storia genovese ed ha fatto la storia dello shipping, per più di 30 anni è stata la sede della Compagnia di Navigazione del Comandante Achille Lauro.

Cristina Rivadossi

cell 360 1030182

**PALAZZO LAURO, PATRIMONIO DELL'UNESCO:
APRE INNOVATIVA REALTA' DI COWORKING A
GENOVA**

Cofoundry, giovane e dinamica realtà imprenditoriale milanese, punta su Genova ed apre la sua sede a Palazzo Lauro, parte del 'Sistema dei Rolli', Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco

Cofoundry guarda al futuro, prossima tappa Torino

Genova, 13 luglio 2020 - In questo momento di incertezza economica, c'è chi guarda avanti con coraggio e lungimiranza e punta su Genova, sulla sua bellezza ed attrattività in termini di possibilità lavorative.

Cofoundry, dinamica realtà imprenditoriale milanese guidata da Erica Turchetti già presente con la sua attività di coworking a Milano dal 2017, decide di espandersi ed arriva a Genova.

Sceglie una location unica: Palazzo Lauro, già Palazzo Nicolò Lomellini (fondato alla fine del XVI secolo) in Piazza della Nunziata 5, che custodisce millenni di storia genovese ed è parte del Sistema dei Rolli, nominato Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco.

Cofoundry, tipologia di coworking nativo, si presenta con una formula unica ed innovativa rispetto agli altri coworking: quella di creare una sinergia magica tra storia, inteso come contesto architettonico di pregio, ed innovazione che connota la formula che propone.

Cofoundry nasce su 3 Co:

coworking, cobusiness, community.

La formula è quella di un coworking che punta sulla particolarità ed unicità di location storiche - individuate secondo criteri di pregio, rappresentanza ed accessibilità in termini di vicinanza ai trasporti (stazioni ferroviarie e mezzi pubblici) ed anche economica (con formule personalizzate e flessibili) con l'obiettivo di coinvolgere i già clienti ed i potenziali coworker ad affermare il loro brand.

Cofoundry si distingue dagli altri coworking inoltre perché offre una duplice possibilità: avere uffici privati chiusi o spazi condivisi open space con desk dedicati.

“Qualunque cosa possiate fare o sognare di fare, dovete iniziare a farla” questo è il motto che guida Erica Turchetti, Fondatrice ed Amministratore Delegato di Cofoundry.

“Cofoundry si caratterizza per la scelta di location storiche uniche - come Palazzo Lauro - e per la nostra formula, flessibile e personalizzabile: ciascuno mantiene la sua identità ed il suo brand. Ma non solo. Per noi l'importante è anche creare occasioni di incontro, attraverso eventi ad hoc promossi da noi o dai nostri coworker, per favorire lo sviluppo di nuovi business, con l'obiettivo di creare una vera e propria community” racconta con entusiasmo Erica Turchetti, AD di Cofoundry.

“Appena ho visto Palazzo Lauro me ne sono innamorata ed ho deciso di portare anche qui Cofoundry. Le condizioni di business c'erano già - continua Erica Turchetti - nella nostra sede milanese, nella magica cornice della Fonderia Napoleonica Eugenia in zona Isola, lavorano alcuni coworker

genovesi che si sono dimostrati interessati a mantenere la loro sede milanese e a prenderne una anche a Genova”.

“Il fascino di Palazzo Lauro, già Nicolò Lomellini, risiede nei millenni di storia che custodisce. E’ nato alla fine del XVI secolo, dimora suburbana di Nicolò Lomellini, padre di Giacomo, grande Doge della Repubblica Genovese. Dopo diversi passaggi di proprietà, subisce ingenti danni per i bombardamenti del 1943. L’intervento di ricostruzione affidato all’Architetto Robaldo Morozzo della Rocca si deve al coraggio dell’Armatore Achille Lauro che nel 1950 stabilisce qui la sede della sua Compagnia di Navigazione. Il Palazzo segue le sorti del suo “Comandante”: due anni dopo la sua morte (1982) la Compagnia fallisce. Seguono anni di abbandono, nel 2003 il Palazzo viene acquistato e portato all’antico splendore, con un piano di restauro e recupero architettonico - racconta l’Architetto Stefano Libanati, incaricato dalla nuova Proprietà - grazie alla lungimiranza di una realtà imprenditoriale milanese, già presente a Genova nel settore alberghiero”.

“Il Palazzo, con le altre residenze della Famiglia Lomellini, è parte integrante dell’esclusivo “Sistema dei Rolli”, dichiarato Patrimonio dell’Umanità Unesco” sottolinea l’Architetto Libanati.

A Palazzo Lauro Cofoundry dispone di spazi al 4 e al 5 piano dedicati al coworking, con spazi coworking ed uffici arredati, mentre il 6 piano è dedicato alle attività della community, con sale riunioni, sale per la formazione, area break e ristoro, spazio eventi, la meravigliosa terrazza con vista mozzafiato su Genova.

A disposizione di ciascun coworker la linea fibra veloce e cavo lan, linea fissa telefonica, reception dedicata (dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 18.30), ritiro posta e pacchi, accesso al proprio ufficio/desk (tramite accesso elettronico) 24 ore su 24,

7 giorni su 7. Inoltre è disponibile anche la connessione Milano/Genova con reception remota e l'utilizzo degli spazi sale riunioni e desk nella location milanese e in quella genovese.

COFOUNDRY GENOVA - PALAZZO LAURO

Totale | 10 uffici + 12 postazioni Sale riunioni | Totale: 3

E' possibile fissare una visita a Cofoundry Genova Palazzo Lauro in Piazza della Nunziata 5, telefonando al tel. 02 89771259. Per ulteriori informazioni potete scrivere una email a info@cofoundry.it

Ufficio Stampa: Cristina Rivadossi - cell. 360 1030182 - cristina.rivadossi@planetariahotels.com

Cristina Rivadossi

Comunicazione e Marketing strategico Planetaria Hotels www.planetariahotels.com

UN ABBRACCIO A TUTTI I GENOVESI **da Giorgio Marega**

A proposito di carrette. Passando per Brignole un pochi di giorni fa ripensavo alla "corsa delle carrette" che le scuole facevano nel giardinetto di Brignole anni '50. Non faccio misteri che Genova mi è particolarmente cara come capolinea marittimo ai tempi che navigavo e dei 2 anni trascorsi da bambino in quel di Marassi. **ABISSALMENTE PIU' FORMATIVI** di tutte le scuole

di Trieste, dove non insegnavano misura della capacità dello scolaro, ma solo a far diventare primi della classe.

Me la sono rivista tutta, con la macchina del tempo regolata indietro di 65 anni. Fotogrammi molto più nitidi di adesso. E' stato un peccato tornare a Trieste. Un sincero abbraccio a te, a tutti i Genovesi, alla Città.
Giorgio Marega

SHIPPING

ECSA NEWS attacchi pirateria in aumento

Per opportuna informazione si segnala il comunicato stampa dell'ECSA, relativo alla lettera inviata a Josep Borrell Fontelles, Alto rappresentante dell'UE, per sottolineare l'esigenza di mantenere la leadership europea nell'azione per la sicurezza marittima delle navi che transitano nel Golfo di Aden e nel bacino somalo attraverso l'EU NAVFOR Operation Atalanta.

A questo link il press release ECSA:

<https://www.ecsa.eu/news/ecsa-extension-eu-navfor-operation-atalanta-vital-maritime-security>

Confitarma condivide le raccomandazioni dell'ECSA circa la necessità di continuare ad assicurare un adeguato livello di sicurezza nel Golfo Persico e nelle acque antistanti la Somalia, area strategicamente rilevante per l'armamento nazionale, attraverso l'estensione del mandato dell'Operazione Atalanta

e l'impiego di misure di difesa passiva e attiva, anche armata, a bordo delle navi mercantili.

Dopo i numerosi attacchi di pirateria registrati nella Regione nel 2010, grazie all'operazione Atalanta e alle altre misure adottate, negli ultimi anni si è ottenuta una forte riduzione del fenomeno.

Tuttavia, la situazione rimane ancora fragile e facilmente reversibile, e sono ancora numerose le segnalazioni di gruppi armati che continuano ad avvicinarsi alle navi.

Per mantenere alto il livello di sicurezza e basso il numero di incidenti, gli armatori hanno seguito le migliori pratiche di gestione specie durante il passaggio in aree ad alto rischio.

Tuttavia, le best practices attuate dall'industria armatoriale non possono da sole sostituire la presenza di risorse navali, la condivisione di informazioni e il coordinamento multilaterale.

Pertanto lo shipping europeo raccomanda vivamente di prorogare il mandato dell'Operazione Atalanta, essenziale per salvaguardare la sicurezza della navigazione marittima nella regione.

Noli Mazza

E-mail: noli.mazza@confitarma.it
comunicazione@confitarma.it

○○*○○**○*○○*○○*○○*○○*○○

LE MANI SUI TERMINAL

Il nuovo terminal container di Bettolo nel porto di Genova, fino a quando e se la diga foranea non sarà trasferita più al largo rispetto all'attuale posizione, potrà accogliere navi

portacontainer con capacità massima di circa 5.000 Teu. Ammesso che i prossimi imminenti test d'attracco diano esito positivo.

Questo dato emerge a seguito dell'incontro tenutosi questa mattina presso la Capitaneria di porto di Genova e a cui hanno preso parte i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale, di Msc e dell'Autorità marittima per definire le modalità di avvio operativo del terminal di Calata Bettolo previsto per dopo l'estate. La riunione – alla quale hanno preso parte il comandante del porto Amm. Nicola Carlone, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, il Capo pilota di Genova Danilo Fabricatore e, collegato dall'estero, il presidente di Msc Gianluigi Aponte – è stata convocata al termine di un'articolata procedura di valutazione dei limiti dimensionali consentiti per le navi destinate al nuovo terminal. In particolare, complesse simulazioni di manovra erano state avviate fin dal 2018 presso centri di modellistica navale, al fine di analizzare, nella maniera più precisa e secondo le tecnologie più moderne disponibili, le geometrie di manovra e la tenuta degli ormeggi presso la nuova banchina. Alla fase di simulazione è seguita quella sperimentale che, nel corso del 2019 e del 2020, ha visto attraccare a Bettolo diverse navi non operative, con un incremento progressivo delle dimensioni e la sperimentazione di vari sistemi di tenuta. “Considerati gli esiti delle manovre eseguite e in prospettiva del prossimo completamento delle attrezzature di carico/scarico del terminal, la riunione di questa mattina è stata utile a definire gli ulteriori passi per il definitivo avvio operativo del terminal” si legge in una nota della port authority. “La riunione ha così consentito di discutere compiutamente gli aspetti legati alle sperimentazioni. In particolare, alla luce degli esiti delle precedenti fasi, è emersa

la condivisa opportunità di effettuare un ulteriore attracco sperimentale con unità di dimensioni 290×32 metri”. Dunque navi di capacità inferiore a 6.000 Teu, per cui Bettolo diventerebbe un terminal (per quanto dedicato a Msc) in diretta concorrenza con Imt Terminal, Genoa Port Terminal e Terminal San Giorgio. La manovra, che Msc prevede di riuscire a realizzare nelle prossime settimane, “consentirà così di dare il nulla osta tecnico per l’avvio delle operazioni commerciali al nuovo terminal contenitori del porto di Genova” conclude la nota. Lo scorso maggio, nel vicino Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli, sempre nel bacino portuale genovese di Sampierdarena era stata compiuta con successo la manovra d’attracco della nave portacontainer Agios Minas che con i suoi 300 metri di lunghezza e 40 di larghezza aveva una portata pari a 6.700 Teu.

LE RETI DA PESCA ILLEGALI

Sono attualmente in corso le operazioni per liberare un esemplare di capodoglio impigliato in una rete da pesca a largo delle isole Eolie. La Guardia Costiera è intervenuta sul posto nella giornata di ieri, a seguito di una segnalazione giunta alla Sala Operativa della Guardia Costiera di Lipari da parte di alcuni diportisti che avevano avvistato l’esemplare in difficoltà avvolto in una rete.

Nella nottata appena trascorsa, il capodoglio è stato continuamente monitorato grazie alla presenza in zona di alcuni mezzi navali della Guardia Costiera.

Le operazioni di liberazione, tuttora in corso, vedono impegnati il nucleo sub della Guardia Costiera di Napoli, il pattugliatore Peluso della Guardia Costiera, motovedette della locale Capitaneria nonché alcuni biologi della zona.

L'attività è resa particolarmente difficile dalle dimensioni dell'esemplare e dal suo stato di agitazione che non permette di prestare in modo continuativo l'assistenza in sicurezza.

Dall'inizio dell'anno è stata molto intensa l'attività operativa della Guardia Costiera nel contrasto alla pesca illecita, soprattutto in specifiche aree dove il fenomeno risulta più accentuato.

Dal mese di gennaio 2020 ad oggi, oltre ai mezzi presenti presso i Comandi del bacino Tirrenico meridionale, un impiego continuativo di assetti aereo-navali d'altura è stato garantito dalla Guardia Costiera, che per ben 80 giorni complessivi ha mantenuto in quel tratto di mare i propri mezzi eseguendo in totale 30 missioni dedicate, che hanno portato al sequestro di oltre 100 km di reti irregolari, analoghe a quella in cui è rimasto impigliato il capodoglio che in queste ore si sta monitorando, assistendo e tentando di liberare.

fine

