

“ Le soluzioni papiste- buoniste hanno l’effetto di aumentare la pressione immigratoria ; il Papa può infischiarne, lo Stato italiano no”.

(Luca Ricolfi, sociologo, intervistato per ItaliaOggi)

Sfogliando l’agenda

“Animali” marittimi : la disseminazione di due università

Oltre al Dipartimento di Economia di Genova che presenterà venerdì 18 alle 9.30 un software studiato con Esa (vedi workshop di disseminazione a pag. 9) per favorire i marittimi a proseguire nella carriera del mare e poi inserirsi a terra negli uffici armatoriali, anche l’Università del Solent in Inghilterra ha realizzato un progetto di ricerca , simulando un team di ufficiali di esperienza con il compito di imbarcarsi su navi e in navigazione con differenti equipaggi in ogni viaggio, e verificarne i costi/benefici.

I problemi rilevati comunque sono i soliti : il sistema è influenzato da leggi nazionali e internazionali . I modelli esaminati sono vari, E’ come andare a mettere le mani su un sistema “ fluido “ dove navi ed equipaggi ruotano secondo interessi e necessità dei vettori . La materia dunque è sempre complessa e non si può dare per scontato nulla . Mancano migliaia di ufficiali per il prossimo futuro, ma nessuno può prevedere come sarà anche in virtù dell’automazione navale. In questo numero pubblichiamo il racconto che ci ha mandato il comandante Stefano Giacobbe, benemerito animatore dello shipping in quel di Varazze, città ligure marittima che tiene alto il valore della cultura del mare, sul suo primo imbarco. Oggi è un’altra cosa, meglio sicuramente , ma l’uomo animale marittimo è sottoposto ad altre più complesse problematiche che spesso non coincidono con i suoi interessi professionali. Il rischio di queste ricerche è sempre quello di scoprire l’acqua calda, cioè l’avevamo detto e scritto. Il trading lo fa il mercato , le merci vanno dove è conveniente il nolo/prezzo e nei porti più attrezzati. (DL)

GENOVA, LA CASA ACCOGLIENTE PER TUTTE LE PROFESSIONI DEL MARE

DAL “PARLARE PAROLE” AL “FARE FATTI”

Tempo fa, in occasione di un convegno organizzato dal comune di Genova, ebbi la fortuna ed il piacere di riflettere con importanti operatori del settore marittimo nazionale sul ruolo che la Superba potrebbe giocare in futuro come “polo” per le varie professioni legate all’economia del mare. Ebbi modo di suggerire al bravo assessore Vinacci una semplice idea per passare dal “parlare parole” al “fare fatti”: creare un luogo fisico, dotato delle necessarie semplificazioni normative e di tutte le infrastrutture necessarie per supportare in maniera moderna ed efficiente la nascita di un vero e proprio mercato, capace di creare un circolo virtuoso in cui “affari chiamano affari” ed interrompere così l’apparentemente inarrestabile fuoriuscita dai patri confini delle migliori professionalità delle varie industrie che si muovono sul cluster marittimo.

Si tratterebbe di rendere l’Italia, e Genova in particolare, la casa accogliente per tutte le professioni del mare, creando un luogo fisico (che in tempi di smaterializzazione dei servizi resta paradossalmente un fattore critico di successo) in cui armatori, banchieri, cantieri, avvocati, biologi marini, operatori turistici, motoristi, assicuratori, scuole di formazione, giornalisti, etc, attraverso la contiguità quotidiana ed il continuo contatto operativo potranno creare occasioni di confronto, di crescita e di innovazione uniche al mondo.

Un ritorno ad operazioni di politica economica in grande stile, che dovrebbe essere gestito di concerto con gli operatori e le associazioni di categoria, superando schemi politici e visioni di cortissimo raggio.

E’ una partita che sarebbe bello giocare.

Cosa ne pensa?

Nazareno Cerni

Vice Direttore Generale Gruppo Cattolica Assicurazioni

-Lungadige Cangrande 16 – Verona – Italia Tel. + 39 045 8391226 -Largo Tazio Nuvolari, 1 – Milano – Italia Tel. + 39 02 2773813

COMMENTO: *E' il mio obiettivo , il mio sogno , troppi soggetti, troppi protagonisti (non solo a Genova) in una citta' continuamente esaltata come centro di traffici e di professioni nei trasporti. In realtà agenti, spedizionieri, broker , armatori, universita', studi tecnici e legali, P&I , assicuratori, club di eccellenza come il Propeller, associazioni, musei, cantieri, hi tech fanno tanti convegni e tanti invitati parlano bene, ma sono sempre "parlar parole" e bisogna come dice lei " fare fatti". Invece gli appuntamenti si accavallano magari nello stesso giorno.. Lasciamo perdere le istituzioni , a meno che un sindaco imprenditore non ci dia una mano, si potrebbe cominciare con una sede che sia anche la sede della federazione di tutte queste entità appena nominate ; intanto cominciamo: Erzelli si prende tutto, e noi potremmo inserirci a Morego(IIT) o a Villa Cambiaso (Ingegneria)... sedi di prestigio che rimarranno libere. (DL)*

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

Lettera di un broker sempre attivo

DA FISIOTERAPISTA A UFFICIALE DI GUARDIA, AH IL PROFESSOR TRAVERSA , UN MIX DI TRADIZIONE E DI MODERNITA' NON GUASTA NELL'ISTRUZIONE NAUTICA

Caro Decio,

ho letto con la consueta attenzione ed interesse il tuo notiziario.

Mi piacciono particolarmente i tuoi frequenti riferimenti a Vittorio G. Rossi: il mio autore preferito.

Peccato i suoi libri non si trovino più da tempo.

Ricordo di avere letto anni fa uno dei suoi libri: ce l'aveva con i filosofi e tutte le sue parole erano, come sempre, condivisibili e ho anche avuto modo di ridere spesso...

Ricordo anche la sua descrizione del mangiare la focaccia in riva a mare: mi sembrava di essere là!

Inoltre quando ero in Accademia Navale è venuto a fare una conferenza: lì ho imparato a conoscere chi era Vittorio G. Rossi.

Leggendo i tuoi articoli o quello che scrivono alcuni lettori circa l'istruzione nautica, con tutti gli arzigogolamenti circa il perché ed il percome non si fa questo o quello per la cultura dei diplomati nautici, mi pongo una domanda: ma perchè hanno rivoluzionato il settore dell'istruzione nautica?

Ai nostri tempi facevamo i nostri bravi cinque anni e uscivamo pronti ad imbarcare (soprattutto noi che abbiamo avuto il Prof. Traversa come indimenticabile e affermo insuperabile, senza timore di essere smentito, insegnante).

Certamente oggi si è tutto modernizzato: non sarebbe stato sufficiente aggiungere le materie "moderne" a quelle nostre tradizionali?

Adesso sento e leggo di ingegneri, Accademia della Marina Mercantile ecc. ecc.... l'astronomia...

Sei d'accordo?

E adesso Te ne racconto una bella (si fa per dire).

Ho fatto per tre anni consecutivi una crociera settimanale su un veliero già da carico e trasformato in nave passeggeri (poi risultato non conforme come nave passeggeri ed è stato ceduto, mi pare tre anni fa, all'Istituto Nautico di Gaeta).

Il terzo anno, quindi quattro anni fa, vedo un terzo ufficiale che non avevo mai visto.

Ero sul barcarizzo in attesa della lancia per andare a terra e mi sono intrattenuto con lui. La faccio breve: era un fisioterapista che si è stufato del suo mestiere, gli piaceva il mare, ha fatto un anno di non so quale corso di specializzazione ed è diventato Ufficiale di Coperta.

Stendo un velo pietoso sul mio pensiero al riguardo.

Concludo con una critica: nell'articolo "riforma portuale incompiuta" il Presidente di AssArmatori ha inventato una nuova parola della Lingua Italiana: "efficientamento" che in Italiano non esiste proprio.

Ti porgo un carissimo saluto

Claudio Reboldi

COMMENTO

Caro Claudio, mi spiace non averti potuto incontrare al Christmas Party del Rina, troppa gente !

Quello che mi scrivi lo voglio pubblicare, è uno stimolo anche alla SEMPLIFICAZIONE, parola usatissima ma in questo caso corretta, delle riforme varie e anche stimolo alla lettura di Vittorio G. Rossi, che l'editore Macchione sta ristampando, almeno qualche libro, il resto lo trovi nelle bancarelle dell'usato.

A Santa Margherita Ligure c'è una sede di cultura che fa capo a Franco Delpino, si chiama la Tigulliana, è subito dietro al Municipio, lì forse trovi ancora qualcosa. O a Villa Durazzo dove è stato ricostruito lo studio del grande scrittore.

Grazie per il tuo intervento, spero veramente che un giorno ci vedremo magari a Nervi.

DL

QUANDO VI DICONO: TUTTO SICURO E A NORMA

Riceviamo e volentieri segnaliamo per i nostri lettori

www.ingegneri.info (per conoscere, essere aggiornati)

Argomenti dell'ultima newsletter ricevuta e che volentieri pubblichiamo.

FISCO E TASSE

Proroga bonus casa nella Legge di Bilancio 2019

INNOVAZIONE E TECNOLOGIA

Pubblicata la norma Uni per la qualifica delle competenze BIM

Riconosciuta la certificazione come titolo professionale prevista dalla legge n. 4/2013:

PROFESSIONE E PREVIDENZA

**Rapporto Anac sui contratti pubblici, crescono gli appalti per energia e trasporti
L'Ufficio Osservatorio contratti pubblici ed analisi economiche evidenzia come a trainare la crescita siano i settori speciali, segno meno invece per i servizi.**

SICUREZZA

La sicurezza delle piste da sci: norme nazionali e regole di comportamento

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Legge di bilancio 2019: le misure per incentivare la mobilità sostenibile

Dalle detrazioni fiscali per l'installazione di colonnine di ricarica auto elettriche al bonus/malus ecologico per l'acquisto di nuovi veicoli

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Appalti, sale la soglia per l'affidamento diretto

Dal 1° gennaio 2019, le amministrazioni pubbliche possono assegnare lavori, forniture e servizi di importo fino a 150mila euro senza gara ...Continua a leggere

FORMAZIONE E-LEARNING: Icotea compie vent'anni

Compie vent'anni l'istituto di formazione a distanza in Italia: Icotea amplia l'offerta con un corso di formazione dai mille sbocchi professionali.

SICUREZZA , LAVORO E SALUTE

“PUNTO DI VISTA SULLA SICUREZZA DEL LAVORO IN AMBITO MARITTIMO-PORTUALE”

Egr.direttore,

vorrei brevemente riprendere la nota dell'ing..Reggio, apparsa sul foglio telematico (inerente la sicurezza del lavoro in aree portuali), secondo la quale, affermare sostanzialmente che la categoria dei lavoratori marittimi e portuali opera all'interno di un contesto fisiologicamente pericoloso, contrasta con i principi formativi a cui devono attenersi tutti i soggetti coinvolti nel traffico marittimo.

Avendo trattato l'argomento della safety nei miei precedenti articoli, limitero' il mio intervento ad alcune riflessioni, nel tentativo di chiarire meglio la mia posizione rispetto alla tematica.

E' indubbio che il settore marittimo-portuale non goda di una grande rilevanza politica nel dibattito sulla sicurezza, basti pensare alla situazione di permanente stallo normativo in cui versano i due decreti legislativi di riferimento (271 e 272/99), privi di regolamenti attuativi pur essendo trascorsi diversi anni dalla loro emanazione.

Tuttavia secondo studi attendibili e considerando i dati relativi agli indennizzi predisposti dall'inail, questo settore mostra un'incidenza infortunistica che lo colloca ai primissimi posti nelle avvilenti statistiche degli incidenti sul lavoro, subito dopo l'edilizia e l'industria metallurgica, storicamente considerate tra le piu' "rischiose" del paese.

I fatti di cronaca che quasi quotidianamente raccontano di sinistri marittimi piuttosto che di tragedie nei porti, sembrano purtroppo confermare questa tendenza.

Occorre segnalare che negli ultimi anni il lavoro marittimo-portuale e' profondamente cambiato; l'ineludibile avvento dei processi tecnologici ha sicuramente apportato notevoli benefici dal punto di vista della qualita' del lavoro, producendo pero' evidenti meccanismi di pressione psicofisica per questi operatori, che a mio avviso andrebbero gestiti garantendo loro, maggiori tutele. all'interno di questa cornice e fatta salva la centralita' degli aspetti formativi richiamati dall'ing.reggio, ritengo che stigmatizzare le criticita' esistenti in

questo comparto (partendo dall'oggettiva sovraesposizione ai rischi di queste attività lavorative), per esaltarne conseguentemente le azioni di prevenzione, possa eventualmente costituire un esempio di strategia da non sottovalutare, tenendo conto dell'importanza che riveste la salvaguardia della vita delle persone.

Felice Magarelli

-
o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

AMIANTO , analisi tecnica e giuridica

UNA BRUTTA INTERMINABILE STORIA

Caro Decio, nel tuo ultimo rotocalco telematico ho letto un articolo che tocca l'argomento amianto.

Ai fini di offrire spunti di riflessione mi pare giusto entrare nel merito della lunga storia delle tante cause che hanno coinvolto e coinvolgeranno le famiglie di marittimi e lavoratori affini per le infauste patologie polmonari collegate all'inalazione di fibre di amianto.

Nel citato articolo si richiama la Legge 27 Marzo 1992, n. 257, "Norme relative alla cessazione dell'impiego di amianto".

L'art. 1, Capo I - Disposizioni Generali, comma 1, recita come segue:

"Omissis ...

1. La presente legge concerne l'estrazione, l'importazione, la lavorazione, l'utilizzazione, la commercializzazione, il trattamento e lo smaltimento, nel territorio nazionale, nonché l'esportazione dell'amianto e dei prodotti che lo contengono e detta norme per la dismissione dalla produzione e dal commercio, per la cessazione dell'estrazione, dell'importazione, dell'esportazione e dell'utilizzazione dell'amianto e dei prodotti che lo contengono, per la realizzazione di misure di decontaminazione e di bonifica delle aree interessate dall'inquinamento da amianto, per la ricerca finalizzata alla individuazione di materiali sostitutivi e alla riconversione produttiva e per il controllo sull'inquinamento da amianto.

...Omissis".

Ho volutamente evidenziato l'aspetto tecnico più rilevante ai fini dei lavoratori marittimi perché, all'art. 3, indica un valore limite della "concentrazione di fibre di amianto respirabili nei luoghi di lavoro" pari a 0,6 fibre per centimetro cubo (ovvero 60 fibre per litro) per il crisotilo (il crisotilo é un minerale fibroso appartenente alla famiglia dei silicati, del gruppo dell'amianto).

Appare evidente che la Legge non ha vietato l'esposizione all'amianto sui luoghi di lavoro e diventa quindi assai complesso poter dare, a distanza di anni, riscontro all'eventuale esposizione a valori più elevanti di concentrazione di fibre di amianto.

La percentuale sopra indicata é stata successivamente modificata come segue.

Il DM 6/9/1994 "Normative e metodologie tecniche di applicazione dell'Art. 6, comma 3, e dell'art. 12, comma 2, della legge 27 marzo 1992, n. 257, relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto" seppur tratti di bonifiche nell'edilizia, non di navi o similari e relativi ambienti di lavoro, concede comunque un potenziale riferimento.

Infatti così recita la premessa del Decreto Ministeriale menzionato:

"Omissis ...

La presente normativa si applica a strutture edilizie ad uso civile, commerciale o industriale aperte al pubblico o comunque di utilizzazione collettiva in cui sono in opera manufatti e/o materiali contenenti amianto dai quali può derivare una esposizione a fibre aerodisperse.

... omissis".

E sottolineo fibre aerodisperse, non incluse in campionamenti solidi stabili che fossero raccolti ai fini di un'eventuale causa.

Il limite di legge in merito alla presenza di amianto aerodisperso è di 50 fibre per litro d'aria.

La microscopia elettronica a scansione, quale strumento di valutazione della presenza di fibre di amianto, è trattata nella parte B dell'allegato 1 del DM 6/9/1994; al paragrafo 1B "Oggetto e campo di applicazione", l'incipit è:

"Descrizione di un metodo per la determinazione, mediante microscopia elettronica analitica a scansione, della concentrazione (massa/massa) di amianto (crisotilo, crocidolite, amosite, tremolite) in campioni massivi, quali cemento-amianto, o polverulenti, quali polveri di talco.

... omissis".

Da ciò deriva che ogni reclamo per fatali problemi di salute (prevalentemente mesotelioma pleurico) presumibilmente causati da esposizione a fibre aerodisperse di amianto trova sempre più difficile applicazione laddove non risulti possibile escludere che l'esposizione fosse anche ambientale (cioé estranea all'ambiente di lavoro) all'eternit, ancora presente in tante coperture, serbatoi e condotte diverse, tale da elevare la percentuale finale complessiva di fibre di amianto aerodisperse inalata.

Quindi, per un marittimo, la strada di un reclamo contro il datore di lavoro sarà ancora più complicata dovendo provare di essere esposto o essere stato esposto a concentrazioni superiori al limite di legge solo ed esclusivamente nel suo ambiente di lavoro.

Tenendo conto della latenza della malattia, la cui origine é comunque certa, la ricostruzione temporale ed ambientale dell'ambiente e delle condizioni di lavoro sarà sempre più difficoltosa.

Dico questo solo per non farsi attirare da false aspettative sugli esiti di cause di lavoro che necessariamente dovranno, se del caso, ricostruire condizioni del passato, senza certezze.

Dr. Ing. Nicolò Reggio

CEng - MRINA – AMSNAME via Argonauti, 1/6,16147 Genoa, Italy

T +39 010 374 1861 C +39 335 390 980

E-mail n.reggio@club-marine.it

Certified E-mail nicolo.reggio@ingpec.eu

Skype nicolo_reggio

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

EVENTI PROFESSIONALI

3° edizione 31 GENNAIO - 1 FEBBRAIO 2019

MILANO Centro Congressi Assolombarda

II GRANDE DIBATTITO SULLE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE: PERCHÉ, QUALI E DOVE

UN PANEL AI MASSIMI LIVELLI PER TORNARE

A CONOSCERE PER DELIBERARE

info@clickutiltyteam.it

Workshop di disseminazione dei risultati del progetto SECOND LIFE

Seafarers work and live better having alternatives of a future job ashore

Il Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica i Trasporti e le Infrastrutture (CIELI) dell'Università degli Studi di Genova è lieto di invitarLa al Workshop di disseminazione dei risultati del Progetto SECOND LIFE: Seafarers work and live better having alternatives of a future job ashore che si svolgerà a Genova, venerdì 18 gennaio 2019 ore 09.30 c/o Sala delle Lauree del Dipartimento di Economia, Via Vivaldi 5.

Il progetto realizzato da CIELI è stato finanziato da The ITF Seafarers' Trust, con endorsement del National Secretariat FIT/CISL Seafarers Sector (Italy). Il

progetto si è posto l'obiettivo di esaminare le principali skills e competenze (hard e soft) sviluppate dai marittimi italiani al fine di comprendere come le stesse possano proficuamente essere impiegate anche nell'ambito di possibili carriere professionali in settori e attività produttive "a terra" riconducibili alla filiera logistico-portuale.

Per motivi organizzativi si prega S.V. di confermare la partecipazione all'evento all'indirizzo secondlife.cieli@gmail.com.

COMMENTO . Cari amici lettori, vorrei che commentaste voi la DISSEMINAZIONE del CIELI...

CULTURA E SOCIETA'

VITTORIO G. ROSSI: CHI ERA ?

Nell'aprile 2013 è uscito un aureo volume intitolato : " Piccola antologia di Vittorio G. Rossi " edito da Il Mare, Libreria Internazionale di Roma nella collana Amordimare, ilmare.com ,€ 15 che ho curato personalmente oltre a Marrubio , Parlare parole , stampato nel 2006, edito da L'Automazione Navale, allegato alla rivista TTM, in occasione della consegna alla Guardia di Finanza del guardacoste " Col. Rossi " da Intermarine , presente il caro amico Virgilio Giusti , sensibile interprete delle pagine di questo grande scrittore . Dopo il precedente DL NEWS molti lettori ci hanno chiesto qualche informazione maggiore su una figura di giornalista e letterato che l'Italia si ostina a ignorare.

Abbiamo tratto da La piccola antologia una pagina introduttiva per dare , e lo facciamo molto volentieri , una sintesi della vita e le opere di Vittorio G..Rossi.(DL)

Vittorio G. Rossi, originale scrittore di oceani e continenti dallo stile inconfondibile , nacque a Santa Margherita Ligure il 4 gennaio 1898.

Giornalista, inviato speciale del Corriere della Sera e di Epoca , storico, si era diplomato Capitano di lungo corso all'Istituto Nautico di Camogli e nel 1917 entrò alla Scuola Allievi Ufficiali di Caserta della Guardia di Finanza.

Sottotenente nel 1919 , assegnato alla Flottiglia Costiera di Trieste, nel 1926 fondò e assunse il comando della Scuola Nautica di Pola.

Con vari incarichi di rilievo a Roma fino al 1943, lasciò il servizio nel 1945 con il grado di tenente colonnello.

In questo arco di tempo aveva scritto articoli in vari periodici culturali e pubblicato testi di carattere storico viaggiando in ogni parte del mondo, esperienze che tradusse nei libri *Tropici* (annotazioni africane) nel 1934 , *Via degli Spagnoli* (incontri in Francia e Spagna) e *Oceano*(l'imbarco su una nave norvegese in Atlantico) che gli valse nel 1938 il Premio Viareggio.

Nel periodo bellico uscirono *Sabbia* (la vita degli arabi nel deserto), *La guerra dei marinai* (esaltazione dei valori della marina militare), *Cobra* (ambientato in India), *Pelle d'uomo* (a bordo con i pescatori di merluzzo dei banchi di Terranova che pescavano con la loro " pelle "), *Alga* (avventure vissute) .

Vittorio G. Rossi è stato dopo Luigi Barzini il più grande inviato speciale del giornalismo italiano, presente a tutti gli appuntamenti della storia . Molti dei suoi libri raccolgono rielaborati questi reportage. Nel giugno-agosto 1951 fu il primo giornalista occidentale a visitare la Russia sovietica; con il suo sacco da marinaio in corriera dalla Turchia all'Afganistan; su un peschereccio insieme ai cacciatori di balene nel Mar di Giappone o alla pesca di merluzzi nel Mar del Nord che gli fecero scrivere: *"venti giorni di quell'oceano e di quella vita, in compagnia di quella gente senza complicazioni , mi avevano messo molta sporcizia sul corpo, ma mi avevano ripulito l'anima"*.

O su un rimorchiatore di salvataggio in mezzo alle onde: *" dopo aver provato tutto questo posso ingoiare un rospo e immaginare che sia il rosso d'uovo"*.

E' l'uomo , l'unico vero protagonista della prosa russiana , dai grandi come quelli che sbarcarono sulla Luna , a Churchill a Adenauer (che scrisse la bozza della Costituzione tedesca al tavolino di un bar); e dopo l'uomo gli animali (*l'indifesa bellezza degli animali nel loro ambiente naturale*) . Naturalmente alla base di tutta la sua narrativa il Mare, gli uomini di mare che incarnano il vero ideale di uomo , cioè di gente usa alle più aspre fatiche e al massimo spirito di sacrificio. Rossi è sempre giornalista ma anche narratore alla Melville quando descrive l'agonia della balena arpionata nel capitolo di *Nudi o vestiti* ,1963, dal titolo *" Le balene muoiono con la testa rivolta al sole "*(nell'arcipelago delle Azzorre, il modo antico di prendere le balene, l'arpione, non è sparato da un cannone); o di un servizio giornalistico sulla pesca delle aragoste nel mar di Sardegna dal titolo *" E' sul fondo , ha una pietra per guanciaie "*.

Nel 1966 la Marina Militare gli commissiona un testo celebrativo intitolato *"Però il mare è ancora quello"* , un volume fotografico che è una dimostrazione del lavoro, della disciplina, dell'abilità degli equipaggi imbarcati sulle navi militari. La sua letteratura e il suo stile definiti saporosi e sensuali , pieni di vivace sarcasmo e di profonde riflessioni , coinvolge il lettore con una prosa apparentemente semplice e sintetica, frutto di allenamenti di sintesi sui testi del seicento, nelle più ardue concezioni della filosofia , della religione , della poesia, della storia .Uno scrittore a tutto campo , singolari i libri storici *Cristina e lo Spirito Santo* (biografia di Cristina di Svezia) e *Miserere coi fichi* (un

commesso viaggiatore nel periodo dell'ascesa di Masaniello e della rivolta napoletana del 1648).

Mondadori ha dedicato tre collane ai suoi scrittori: Croce, Pirandello e Rossi i cui libri (28) hanno avuto decine di edizioni e traduzioni in tutte le lingue.

Scrivendo nel 1975 ai marinai : *“ In un mondo di gnocchi come questo, voi avete ancora le grandi paure e le grandi ebbrezze dell'uomo antico. Ma voi non fatevi servi degli strumenti; anche gli strumenti più prodigiosi li fa l'uomo e nessuno strumento ha mai fatto un uomo “.*

Rossi si definiva spesso uno “ stradale “ perché viveva immerso nel flusso e nel rumore della gente con il suo inseparabile quaderno a quadretti e la matita da falegname; a Santa Margherita d'estate (l'altra sua casa era a Roma dove ai tempi di Saragat era chiamato spesso la sera al Quirinale) guardava dal tavolino alla ricerca di una illuminazione, un particolare dell'uomo, quello che fa, quello che è. E riceveva tanta gente comune che lo riconosceva e gli chiedeva...

L'ultimo suo libro è *Maestrale* , 1976, pensieri e aforismi, di cui scrisse : *“Maestrale va benissimo, è la mia chiusura , non potevo aspettare di diventare imbecille per smettere”.*

Muore a Roma il 4 gennaio 1978 a 80 anni in una clinica dove, come diceva, *era in riparazione come una nave che aveva subito troppe tempeste.*

Il 1° dicembre 1977 mi aveva scritto : *“Mio caro Decio, la Marina Militare vuol fare qualcosa per me , che ho portato il mare nella letteratura italiana, dove non era mai entrato se non poco e male. Al Capo di Stato Maggiore , che mi diceva quel pensiero e desiderio della Marina, io ho detto che il giorno 8 di gennaio , quando compio gli 80 anni, la Marina mi mandi un telegramma dicendomi grazie, e io possa avere questa testimonianza...”*

Il 7 gennaio a Santa Margherita Ligure (che gli ha dedicato una scuola e una sala con la ricostruzione del suo studio a Villa Durazzo) si svolsero i funerali.

Sulla sua tomba c'è scritto *“ poca terra molto mondo”.* (DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

IL PRIMO IMBARCO NON SI SCORDA MAI ...

Battesimo di bordo

Stefano Giacobbe

Finite le medie inferiori volli provare, nel periodo estivo, la vita condotta sul mare con i pescatori di Cornigliano. Dopo litigi in famiglia, specialmente da parte di mia nonna materna (*Maria Cabella du muettu*) riuscii a convincere mio padre a lasciarmi andare con i pescatori alla “lampara “notturna sulle fosse (un paio di miglia al largo) con barche da pesca che mi sembravano la corazzata *Potionkin* .

Ne ritornai entusiasta.

L’anno successivo i miei genitori mi iscrissero all’Istituto Tecnico Nautico S.Giorgio di Piazza Palermo a Genova.

Finito con successo il secondo anno del Nautico, in attesa di incominciare il terzo nel periodo estivo mi cercai un imbarco.

All’età di 17 anni e 5 mesi misi piede per la prima volta su una nave mercantile da carico secco adibita a viaggi transoceanici (di lungo corso). La nave era ormeggiata di punta nel porto di Genova alla calata Chiappella per ultimi lavori di riparazione presso le officine Mariotti.

La nave si chiamava *RUSSULA*, armatori la società di navigazione *SOARMA* con sede (scagno) in *Sottoripa* a Genova, (ricordo dove è il portone ma non ricordo il numero civico).

Nave definita “carretta del mare” –Tre stive di prora-Tuga al centro nave – Due stive di poppa-Forza motrice macchina alternativa – caldaie a vapore tipo *Bacchok* - copertura stive con galeotte di ferro nel senso trasversale e pannaux di legno posti in senso longitudinale tra una galeotta e l’altra . A copertura della boccaporta venivano poste doppie cerate fissate ai quattro lati sulle mastre ; le cerate erano tenute ferme alle mastre da barre di ferro piatto che, messe nelle staffe laterali fissate con cunei di legno a colpi di mazzetta , tenevano fermo il tutto .

Mono elica destrorsa , con relativo tunnel asse motrice che dal locale macchine attraversava le due stive poppiere per finire contro l’ultima paratia - l’asse all’interno portava all’elica attraverso un foro tenuto stagno da pressatrecce .

Dritto di prora verticale –parte poppiera stellata –velocità commerciale 9 nodi . 14.500 tonnellate di stazza lorda .

Bussola magnetica sul ponte di comando e una su alla normale in controplancia-no radar –no ecoscandaglio – carte nautiche perfettamente aggiornate –sestante in dotazione di bordo –

Comandante il Capitano di lungo corso *Amoretti* (non ricordo il nome) persona di una flemma invidiabile e di una capacità della professione nautica ,commerciale, persino sociologica unica come ho potuto constatare durante il viaggio verso il Nord Europa che avremmo intrapreso dopo la fine lavori .

Era anche un appassionato violinista .

Coadiuvato in modo esemplare da un capace , navigato , esperto 1° uff.di coperta Capitano di lungo corso *Olivari* - (anche di lui non ricordo il nome) uomo di età ,con naso aquilino , sguardo penetrante e volto che sembrava scavato nella pietra (ex hornista) dimostratosi maestro impassibile di fronte a forti eventi che di seguito racconterò .Non l’ho mai visto sorridere .(ma sogghignare sì).

La nave armata di bigli, ostini e rinforzi, pescanti, dormienti, e verricelli martellanti, stive da carico ampie e profonde, il tutto in un ambiente caotico come solo potevano essere le officine navali nel porto di Genova in quel tempo, con gente al lavoro che si muovevano come formiche in un clangore unico; il tutto di questa atmosfera mi entusiasmò.

Un altro fatto che mi è tutt'ora rimasto in mente fu il seguente.

Nel tempo che la nave era ai lavori ero uso arrivare a bordo, dopo aver preso il tram da casa e sceso in piazza Di Negro, andare in banchina tramite una scaletta di ferro posta proprio davanti alla piazza.

Ore 07.30, imbocco la scaletta con una persona che aveva sulle spalle un cesta di vimini colma di pane appena sfornato - andava a consegnarlo alle maestranze in porto - La scia di fragranza che si portava dietro era così forte che mi uscì spontaneo dalla bocca " belin che profumme ! " -Ci volle del bello e del buono a convincere quella persona che non volevo un panino, ma che la mia era stata una spontanea osservazione di spensierata armonia con un attimo di vita bella, di appartenenza lavorativa, di coesione umana.

Ci siamo separati per le nostre vie entrambi convinti di iniziare una buona giornata.

Partenza ! Inizia l'avventura

Il mattino del 21 Agosto 1956, trainati da un rimorchiatore di prora ed uno di poppa, la nave Russola esce dal porto di Genova con me a bordo - qualifica di ingaggio " giovanotto di seconda " -

Alla via ! Inizio l'avventura !

Itinerario : Genova - scalo tecnico Melilla (Marocco spagnolo) - entrare nell'arcipelago delle LOFOTEN (Norvegia) e raggiungere il porto di Narvik per imbarco di minerale di ferro - rientro in Italia a Bagnoli, acciaierie di Napoli.

Il mio programma era che, sbarcato a Napoli, il mio rientro a Genova sarebbe avvenuto via treno.

Un battesimo non poteva essere più completo di quello !

A bordo di questa nave compresi e vidi "messa in opera" :

-Tracciare una rotta.

-Saper leggere una carta nautica.

-Segnare sulla carta nautica il punto nave.(stimato e reale)

-Condurre la navigazione costiera a mezzo di rilevamenti da bussola magnetica

-Eseguire il calcolo della declinazione e della deviazione.

-Condurre la navigazione oceanica con calcoli astronomici dopo varie osservazione mattutine o serotine a mezzo sestante.

-Calcolare deriva e scarroccio.

-Come riconoscere fari ,fanali , fanali numerati , segnali luminosi e acustici di boe e battelli fanali , (esperienza vissuta nel Canale della Manica in tempo di nebbia) .

Prosegue navigazione tranquilla per Melilla ,Golfo del Leone tranquillo ci lascia passare indenni, scapolato Ibiza si arriva nel porto di protettorato spagnolo alla sera, si ormeggia a un pontile deserto ,si pernotta . Il giorno dopo finito rifornimento di acqua e bunker si riparte .

Usciti da Gibilterra ,navigazione tranquilla con punto nave a capo S.Vincente, Cascais, capo Finisterre, passata La Coruna si entra nel golfo di Biscaglia .Si incomincia con tempo diverso .

Mare e vento da Nord-Ovest dapprima leggero si rinforzano sempre più da mezzo golfo in poi sino a I.d'Ouessant .A causa dei forti colpi di mare ricevuti dalla nave sul lato sinistro e a seguito di forti rollate si scopre nella parte stellata poppiera sn a livello della linea di galleggiamento, una lieve infiltrazione d'acqua dovuta a una crepa in corrispondenza della costola lunga circa 1 metro. Comanda operazione di intervento il 1°uff. ,con assistenza di nostromo , il pennese, 2 marinai ed io; viene messo uno spezzone di pressatrecce contro l'infiltrazione, coperto con cemento di pronta impastato di reticella ,un tubicino millimetrico con funzione di scolo .La cassetta di cemento funziona. L'infiltrazione si contiene. Dal ponte il com.te coordina e segue tutta l'operazione .Dalla direzione di Genova arriva l'ordine di poggiare a lento moto su Rotterdam per le dovute riparazioni.

Commento tra i denti del com.te a ricevuata del telegramma :“ se ghe arrivemmu “.

Tanto per non cambiare la nomea , la navigazione nella Manica procede con nebbia molto fitta avanzando a colpi di sirena ,dopo aver riconosciuto il light-boat si prosegue ,ancora nebbia ci si ferma e si da fondo all'ancora, segnalazione con campane di nave alla fonda ,salpato e ancora proseguito sino a Rotterdam. Non è stato fatto un minuto di attesa .Il pilota ci aspettava all'imboccatura e siamo andati all'ormeggio fortemente sbandati a dritta per non sollecitare troppa pressione sulla crepa a sinistra di poppavia .

...

Durante tutto il periodo trascorso da I. Ouessant a Rotterdam tutto l'equipaggio,io compreso, quel poco che abbiamo dormito lo abbiamo dormito con i vestiti addosso . Quando ho chiesto del perché al nostromo questi mi rispose che in caso di abbandono nave almeno saremmo stati vestiti contro il freddo .

Con la nave appruata e sbandata a dritta il danno venne riparato con saldature di lamiera dentro e fuori bordo e con la nave resa nuovamente stagna potemmo ripartire al terzo giorno.

Durante la mia franchigia a Rotterdam in quel tempo mi sembrò di viverla su un altro pianeta ; tram scintillanti , veloci , funzionanti ,silenziosi , da navette spaziali,gente che capiva il tuo stentato inglese e cordialmente ti rispondeva in

modo esauriente e comprensibile, negozi luccicanti con dentro ogni tipo di merce, giocattoli, vestiti, scarpe, (in un negozio di elettrodomestici comperai come regalo per mio padre un rasoio elettrico Philips, mi sentii un adulto!), e ... donne nude in vetrina –slurp, slurp ...

Ripartimmo in pieno assetto alla volta del nostro porto di caricazione.

Uscimmo dal canale della Manica in condizioni migliori di quando ci eravamo entrati. Traffico decente senza inconvenienti, buona visibilità e tranquilla navigazione costiera, doppiata l'isola di Scilly, capo Mizen, costeggiamo l'Irlanda, passammo fuori tutte le isole Ebridi, facendo il punto nave con le Shetland e rotta diretta sul Grande Nord, per NARVIK.

Nel porto di Narvik passammo poco meno di una settimana per completare le operazioni di: ormeggio, doganali, di caricazione merce alla rinfusa, rifornimento idrico e di cambusa e ripartire.

Durante la permanenza in porto mi è rimasto impresso un fatto che mi ha segnato per tutta la vita: quello di essere orgoglioso di essere Italiano

Orgoglioso di essere italiano, la storia

La nave, ormeggiata, espletate le operazioni doganali di rito, inizia la caricazione; mentre sto accompagnando l'ufficiale di dogana agghindato nella sua pulita e stirata uniforme dall'ufficio di segreteria al barcarizzo, incontriamo un marinaio (sig. Tripodi) che in larghi pantaloni svolazzanti, una maglietta unta, sporca di grasso e un bugliolo con dentro un pennello nella mano destra - di ritorno dopo aver manutenzionato un verricello - ci saluta - nel contempo il doganiere mi chiede "to which nationality is he belonging?" con sorrisetto di candiscendenza. Il marinaio sente, mi chiede cosa ha detto e quando ho tradotto la domanda a Tripodi, uomo rilassato, scuro di capelli, pelle leggermente olivastra, lieve pancetta, statura medio bassa, si trasforma, sparisce la pancetta, diventa un palmo più alto e con l'occhio scuro, fiero e scintillante risponde a voce sicura e orgogliosa "certo che sono italiano, italiano" e prosegue in coperta verso proravia a completare il suo lavoro. Il sorrisetto dal glabro ceruleo viso del giovane doganiere è sparito, non c'è stato bisogno di traduzione per essere compreso, (forse Tripodi a prima vista poteva essere cambiato per persona di nazionalità greca o del sud Europa, ma lui ha preferito chiarire il tutto subito). Ha insegnato che in qualsiasi situazione l'italiano è un forte lavoratore, in qualsiasi situazione di disagio si possa trovare o apparire. Divenuto nuovamente serio e compassato il doganiere, accompagnato allo scalandrone, mi ha salutato con marcato rispetto.

La nave viene caricata sino alla marca. (la marca di Simpson è un cerchio pitturato bianco a mezzo nave sulla fiancata di destra e su quella di sinistra che sta a indicare il limite di pescaggio oltre il quale la nave non può superare a rischio della propria stabilità). Durante la sosta in porto il nostromo, calatomi su un bansigo, mi aveva mandato a ripitturare tale marca..

Terminato l'imbarco del carico, chiuse le boccaporte, imbarcato il pilota, dato il pronto in macchina, mollati gli ormeggi, con l'aiuto di due rimorchiatori si esce dal porto, si sbarca il pilota con la biscagliana e, macchina avanti tutta, ci si immette sulla rotta che ci condurrà in patria e: "alla via così verso l'Italia" – Il viaggio di ritorno si svolge senza rilevanti problemi, con alternanza di navigazione di altura e costiera, con vita di bordo di routine dove mi esercito alla ruota del timone, alla lettura del sestante, comprendo l'importanza del cronometro di bordo chiuso in sala nautica in doppia cassetta di legno con coperchio di vetro, i turni di guardia sul ponte, il carisma del comandante, la naturale disciplina a bordo, il reciproco rispetto, la coesione tra tutti membri dell'equipaggio, forse un po' meno con il cuoco che sempre in brache quadrettate bianche e nere viene soprannominato un po' per celia e un po' sul serio "caino di bordo", ma lui per primo se la ride. Ogni tanto durante un tranquilla serata in navigazione si sente il comandante che nella sua cabina riesce a "estrarre" musica rilassante dal suo prezioso violino. Suo hobby.

Dopo 1 mese e 21 giorni di navigazione arrivo con la nave a Bagnoli.

Il giorno dopo, svolte le pratiche di sbarco in capitaneria, saluto tutti con entusiasmo, vengo accompagnato alla stazione ferroviaria e prendo il treno per Genova, come mi risuonava dolce, importante, cara, questa parola Genova Genova Genova.

Sono ritornato a casa un po' cambiato senza essermi accorto di aver passato l'età dell'adolescenza a quella dell'adulto, ma di aver la certezza e convinzione che con tutto il bene e il male, il buono ed il cattivo che si può trovare sulla propria strada, la mia rotta avrebbe continuato sulla carriera del mare.

Oggi 20 dicembre 2018 mi rendo conto che allora vissi in un mondo che non c'è più.

P.S. Quando ho regalato il rasoio elettrico a mio padre (ex decorato con croce di ferro al valor militare della prima guerra mondiale) ho visto i suoi occhi inumidirsi.

Stefano Giacobbe

TIGULLIO & PARADISO : DUE GOLFI DA FAVOLA

Ha visto la luce in questi giorni, per le Edizioni "Tigulliana", il nuovo libro intitolato "Tigullio & Paradiso: due golfi da favola" (114 pagine tutte a colori, prezzo di lancio 10 euro la copia).

In un momento in cui dobbiamo avere il coraggio di ricollocare sul piedistallo molti ingredienti che sono stati snobbati negli anni, come ad esempio la cultura e la bellezza, questo libro è destinato a uscire dai confini della pur stretta Liguria per lanciare un "messaggio" simbolico a tutta l'Italia. La ricchezza del nostro

Paese sta, ancora una volta, nella grande occasione di ripartire basandosi sulla cultura e sul territorio.

Ecco allora l'idea di fondo del libro "Tigullio & Paradiso: due golfi da favola": far conoscere i territori dei Golfi Tigullio e Paradiso attraverso una breve storia delle varie città, corredata da stupende immagini.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Dogane e viaggiatori

Carlo Goldoni, (Venezia 1707- Parigi 1793) dal Cap. XXIV delle "Memoires" ed. Mondadori.

“Arrivato a Pontelagoscuro, a una lega da Ferrara, ove si pagano i diritti di dogana, m’ero dimenticato di far visitare il mio baule e fui fermato all’uscita del paese. Avevo una piccola provvista di cioccolata, di caffè e di candele tutta roba di contrabbando che doveva essere confiscata. Il doganiere che aveva degli sbirri con sé, trova , frugando nel baule, alcuni volumi delle mie commedie e ne fa l’elogio...io gli dico il mio nome e lui commosso sorpreso e lusingato, mi fa tutto sperare. Se fosse stato solo, mi avrebbe lasciato partire senz’altro, ma le guardie non avrebbero mai rinunciato ai loro diritti. Il doganiere fece ricaricare il baule e mi ricondusse alla dogana di Ponte. Il direttore delle gabelle non c’era. Il mio protettore andò a cercarlo a Ferrara. In capo a tre ore tornò portando l’ordine della mia liberazione mediante lo sborso di una piccola somma per i diritti delle mie provviste. Volevo ringraziarlo del servizio che mi aveva reso, ma egli rifiutò i due zecchini che lo pregavo di accettare e rifiutò anche la cioccolata che volevo dividere con lui...Gli promisi un esemplare della mia nuova commedia e lui accettò la mia offerta con riconoscenza: risalii in vettura ed arrivai la sera a Bologna.”

fine