

08 DL NEWS 2019 VOL XIII

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 26 febbraio 2019

NOTIZIE DAL “SOTTOSUOLO”

ATTACCO AL CERVELLO

Dal 1990 il cervello dei feti è influenzato negli ormoni tiroidei dai metalli pesanti (piombo, cadmio, ecc) , nascono bambini disabili , come l'autismo. Gli ultimi studi dell'Università di Harvard lanciano un grido di allarme: il livello medio dell'intelligenza si è drasticamente ridotto (calcolato in 14 punti su 100) a causa di sostanze chimiche che inquinano con conseguenze tossiche. Si chiamano interferenti endocrini, molecole che agiscono sullo sviluppo del cervello fino a comprometterne il quoziente intellettivo . Aria, cibo, acqua (non c'entra il cambiamento climatico, su cui noi abbiamo seri dubbi) sono contaminati. Il calcolo di questo grave fenomeno si deve a un equipe di endocrinologi, pediatri ed economisti , un gruppo eterogeneo che è stato presentato a Rai3 nella trasmissione Presa Diretta dal titolo Attacco al cervello.

UNESCO: DIFENDERE IL PLURILINGUISMO

Il terzo millennio è cominciato con la propagazione e la assunzione delle lingue diverse da quella madre. Il 21 a Roma Unesco, emanazione delle Nazioni Unite, ha organizzato il convegno : GIORNATA INTERNAZIONALE DELLA LINGUA MADRE con un intervento del prof. Puglisi che ha difeso il concetto di lingua madre eguale a identità.

FRONTEX E I PORTI CHIUSI

L'agenzia europea Frontex attribuisce una medaglia importante al governo italiano sottolineando come "nel 2018 la rotta del Mediterraneo centrale" verso l'Italia "ha visto il numero più basso di migranti arrivati dal 2012". Funziona quindi il sistema dei "porti chiusi" varato da Matteo Salvini così come dà i suoi frutti il blocco alle navi delle Ong e il rafforzamento delle capacità della Guardia Costiera libica. E anche la Spagna che si appresta al voto sta copiando l'Italian way. (La Nuovo Bussola Quotidiana 25 febbraio)

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

Biofouling management

La difesa dell'ambiente, se ne parla e sparla, è argomento di tendenza, fa audience nei talk show e nei salotti buoni, fa moda e distingue. C'è chi

veramente la fa e chi invece predica bene e razzola male, c'è anche tanta ignoranza e cattiva fede e poi casi eclatanti che lasciano basiti . Veniamo ai fatti e cito ciò che mi è successo personalmente la scorsa settimana:

Dopo aver "fissato" (..noleggiato..) una bulker postpanamax di circa 93.000 tdw per un carico di carbone indonesiano per conto di un major cliente giapponese, al momento della nomina della nave per l'approvazione da parte del porto di sbarco nipponico oltre alle tante certificazioni necessarie ormai per qualsiasi traffico, gli armatori hanno dovuto anche soddisfare alcune specifiche richieste che solo i giapponesi, bontà loro, esigono in virtù di concetti di sicurezza sul lavoro tutti loro quasi che il resto del mondo viva ancora nelle caverne. E cito: speciali arrangiamenti dei verricelli d'ormeggio, un particolare numero e tipo di cavi d'ormeggio, la posizione dell'addition ladder (scalandrone), particolari scale di accesso in stiva e non in ultimo la dotazione di tre luci verdi in testa d'albero per il riconoscimento visivo del naviglio che traffica da e per il paese del Sol Levante . Quest'ultima disposizione è a dir poco astrusa se si considera l'ormai consolidato uso di sofisticati radar asserviti al gps e dell'Ais che forniscono per ogni bersaglio decine di informazioni A queste richieste si è aggiunta senza alcuna anticipazione l'imposizione da parte dei ricevitori nipponici di un sistema di convogliamento dell' acqua piovana in uscita dagli ombrinali in apposite tanche per il trattamento della stessa e lo sbarco in mare aperto! Pena la cancellazione del viaggio appena concordato (..in un mercato dei noli in crisi!!..).

Come può un paese che sino a poco tempo prima registrava sulle sue coste anomali livelli di contaminazione nucleare a causa dei famosi tsunami (2004 e 2011) mettendo a rischio le stesse navi che trafficavano i suoi porti, imporre una regolamento così fatuo? (*Il Giappone insiste per ottenere la direzione esecutiva del Green Climate Fund, dl*). Questi sono gli stessi signori che stanno sterminando le balene, etichettando questa infamia come "ricerca scientifica" e scorrazzano per il Mediterraneo facendo strage di tonni fregandosene dei trattati internazionali di pesca.

Ed è di questi giorni l'ennesima chicca sulla torta : da ora in avanti prima di entrare nelle acque territoriali neo zelandesi tutte le navi dovranno "pulirsi le scarpe". Avete letto bene : con diverse modalità tutto il naviglio bulker, tanker, passeggeri, pleasure boats etc dovrà fare la pulizia della carena ad eccezione di chi l'ha già fatto entro i 30 giorni prima dell'accesso. E' già stato coniato il termine per questa ennesima battaglia a difesa del pianeta, Biofouling management, un inglesismo che presto diverrà un altro tormentone. Chi ha partorito questa idea si è chiesto quali saranno le ripercussioni sull'ambiente di un numero esagerato e spesso superfluo di dry docking ?

Qualcuno potrebbe non essere sorpreso che la critica a due iniziative del genere arrivi proprio da un broker, una categoria considerata con "il pelo sul cuore" attenti solo ai profitti, alla "vile palanca", lontana da ogni sensibilità etica ma interpreterebbe erroneamente la caratteristica propria di chi è educato alla concretezza, abrogando tutto ciò che è inutile e improduttivo. Il famoso ordine "facite ammuina" tratto da un presunto "Regolamento da impiegare a bordo dei legni e dei bastimenti della Real Marina del Regno delle Due Sicilie" si sa è un simpatico falso storico che non rappresenta chi lavora nello shipping.

MASSIMO GRANIERI

ps

Circa i crediti cinesi ai paesi asiatici, recentemente ho letto poco al riguardo, certamente la Cina sta rallentando o per meglio dire correggendo la sua economia influenzando le economie e l'import/export mondiale. Nonostante tutto penso che la grande Cina e il suo Presidente rimanga una delle realtà più stabili e costanti in uno scenario dove Usa e Russia sono sempre meno affidabili e pare in una fase in involuzione che potrebbe riportarci alla famosa epoca della guerra fredda con le immaginabili conseguenze..

La "nuova via della set" a procede anche se rallentata , il coinvolgimento dei porti e paesi in questo progetto è ormai una realtà ma ci vorrà tempo affinché si manifesti interamente. Gli attuali scenari sociali, politici ed economici potrebbero però, almeno in parte pregiudicarne, il successo. L'instabilità purtroppo pare caratterizzare il 2019. (M.G.)

**IL MUSEO MARINARO GIO BONO FERRARI DI
CAMOGLI RIMARRÀ CHIUSO PER LAVORI DI
RESTAURO DAL 4 AL 30 MARZO .**

L'editoriale

I muli , gli Appennini e la TAV

di Giovanni Novi

La melina che è in atto su questa grande opera, da parte del Ministero delle Infrastrutture e di altre istituzioni, mi ricorda il contenuto di una mia conferenza di qualche anno fa tenuta alla Camera di Commercio di Piacenza che aveva come oggetto i traffici tra Genova e questa città nell'arco di due secoli. La costruzione della strada provinciale, poi diventata statale, è iniziata intorno al 1895 e terminata completamente nel 1926. Il traffico di merci da e per queste città è sempre stato molto intenso. Prima di aprire questa via, il collegamento era effettuato attraverso vie sterrate e vere e proprie mulattiere. Il traffico era in mano a delle cooperative di carovanieri molto efficienti: ogni carovana era formata da 100 muli e 10 uomini. La merce non si fermava mai mentre gli uomini e i muli venivano cambiati durante il percorso. Spesso a cavallo dei muli viaggiavano anche persone.

Questo progetto fu ostacolato nei primi 5 anni da chi deteneva questo traffico primordiale ma efficientissimo. I carovanieri sostenevano che non c'era nessun bisogno di investire soldi su una strada il cui traffico merci era già perfettamente organizzato. Se la merce fosse aumentata, sarebbero stati immesse altre carovane, sempre formate da 100 muli e 10 uomini. Essi dicevano di essere disponibili a far fronte a qualsiasi quantitativo di traffico e, se era il caso, anche di passeggeri. Ci volle del bello e del buono per contrastare la teoria dei "costi e ricavi" di questi validi trasportatori per far capire loro che con l'avvento di navi più grandi e con la velocità richiesta dall'interscambio di merci, si doveva utilizzare una strada carrabile.

Queste resistenze prolungarono per tantissimo tempo la costruzione della strada che venne inaugurata solo nel 1926.

Ricordo al lettore che in quell'epoca si trattava principalmente di "merci generali" e, in piccola parte, di "carichi alla rinfusa" propriamente detti. Alla fine, peraltro, vinse il buonsenso: la strada fu completata, i muli, ahimè, abbandonati, ma tanti degli uomini impiegati in questi traffici antichi si dedicarono ad un trasporto senza dubbio più moderno ed efficiente. Penso che varrebbe la pena ricordare al nostro Ministro delle Infrastrutture che il progresso viene sempre ostacolato da qualcuno che pensa che il mondo si fermi in quel momento e sia inutile guardare troppo avanti.

La TAV è un'opera colossale in cui sono profusi grossi investimenti e anche tantissima maestranza specializzata. Vediamo di non fermarla.

Giovanni Novi

UOMINI E SICUREZZA

IL PILOTA E IL COMANDANTE

di Gaetano Mortola

L'IMBARCO DEL PILOTA , LA PROFESSONE, dal blog del comandante John Gatti, già Capo Pilota del Porto di Genova, SBE Standby Engine- www.standndbyengine.com, un sito molto ben fatto , John , figlio d'arte, non si smentisce nemmeno nel suo sito pedagogico e professionale. Il nostro comandante Gaetano Mortola formula alcuni commenti che siamo sicuri saranno apprezzati e valutati nel loro significato professionale. (DL)

Caro Decio, mi hai chiesto un commento sul “Blog” del Capt. John Gatti e te lo scrivo .

Premetto che il comandante di una nave è “ in supreme command of the vessel” e che quando imbarca , il pilota diventa the “servant of the vessel”, così come i rimorchiatori. Certamente , nella maggioranza dei casi , egli esegue la manovra, ma sempre sotto il controllo del master, il quale può intervenire in ogni momento se ritiene che la manovra presenta un rischio o vuole modificare qualche ordine di macchina o di timone . Io l’ho dovuto fare un mucchio di volte. Logicamente ci sono tanti comandanti che si fidano troppo dei piloti, sia per inesperienza, sia perché promossi da poco al comando, e spesso perché arrivano in porti difficili dove non sono mai stati. Non dimentichiamo che esiste anche il “master/pilot information exchange”, documento che viene redatto e firmato da entrambi prima di iniziare la manovra e prima che il comandante passi il comando della manovra al pilota: “ The conning”

Rimane il fatto indiscutibile che l’operato dei piloti riveste , in ogni porto, una importanza vitale. Ed un buon manovratore è quello che mantiene meglio il sangue freddo, sia pilota che comandante, nei momenti difficili che purtroppo capitano spesso.

Ma tutto dipende dall’esperienza sia del master che del pilota e dalle difficoltà delle manovre stesse. Nei rapporti comandante/pilota ci sono un mucchio di sfaccettature, se poi succede un incidente, durante l’inchiesta vengono fuori le responsabilità di tutti coloro che sono coinvolti, comandante, direttore di macchina, ufficiali, pilota, rimorchiatori,ormeggiatori, “loading master” etc. nonché, a volte, periti di classe.

Ma il Capt. Gatti ha piena ragione su di un punto : I piloti eseguono centinaia di manovre, quindi centinaia di imbarchi via “biscaglina” o scalandrone o scala reale. Normalmente la nave riesce a fare un buon ridosso alla pilotina ma succede spesso che l’imbarco risulti rischioso per un mucchio di fattori negativi. O anche uno solo . Esiste quindi un rischio ben fondato. Il sottoscritto, in circa 15 anni di attività di ispettore di petroliere ha in breve considerato che il sistema più sicuro per andare a bordo è la biscaggina non lo scalandrone o la scala reale .

Però il Capt.J.Gatti dovrebbe confrontare la vita di mare di un comandante, che trasporta milioni di Ton. di prodotti in giro per il mondo, le sue responsabilità. la sua vita sacrificata, il rischio incidenti/malattie in mezzo al mare e quella che ha fatto lui come pilota anche se molto intensa ma sempre a terra vicino a casa.

Il nocciolo del discorso è che un pilota anche se non Capo pilota , oltre all’introito annuale per la sua attività, quando va in pensione se ne becca due (mi è stato detto), quella INPS e quella del corpo piloti, nonché. credo, tutti i quattrini e anche di più che ha versato all’associazione al momento del suo ingaggio.

I guadagni dei comandanti (a parte quelli delle navi da crociera) sono al confronto molto più magri.

Quindi il Capt. J.Gatti non si lamenti dei pericoli incontrati durante lo svolgimento della sua professione , ma rifletta su ciò che ha scritto e su ciò che ho voluto dirgli.. Qualche biscaglina in più val bene ciò che si guadagna a fare il pilota.

Capt. Gaetano .Mortola

Master Mariner Senior Surveyor

Mob. 0039 - 333 5971830 Home 0039 - 0185 770295 Camogli (Italy)

Control System Survey S.L.

Marine&Cargo Surveyor, Consultants/Comisarios de Averias/Perito Judiciales

Main Office : Barcelona - Madrid - Valencia - Algesiras - Mallorca - Bilbao

www. controlsurvey.com www.comisariosaverias.com

info@comisariosaverias.org

info@controlsurvey.com Ph. 0034 932895210

IL RIBALTAMENTO A MARE DEL CANTIERE NAVALE DI SESTRI PONENTE:CHE COS’E’?

di Stefano Briata

L'8 febbraio 2019 presso i Cantieri di Sestri Ponente (GE) è stata varata una nuova nave da crociera, la Lady Scarlett, ordinata dal gruppo britannico Virgin, per una serie completa di quel tipo di quattro navi: la novità di questa nave da crociera è che sarà vietata la salita a bordo ai bambini, ma non è questo l'argomento dell'articolo, ma di un qualcosa di più concreto che ci riguarda da vicino.

In quest'ottica, Fincantieri di Sestri Ponente ha ordini per i prossimi dieci anni, ma non è tutto oro quello che luccica. Infatti, Fincantieri per essere competitiva con la concorrenza internazionale, ha bisogno di fare eseguire al più presto i lavori di ribaltamento a mare della struttura cantieristica.

Cos'è il ribaltamento a mare e in che cosa consiste? Dalla strada cittadina di Sestri Ponente non ce ne accorgiamo, ma dal treno invece si perché si percorre una galleria artificiale che passa attraverso il cantiere navale, realizzata per motivi di sicurezza, dato che le gru che trasportano materiale passano sopra la stessa ferrovia, quindi il cosiddetto ribaltamento a mare permetterà a Fincantieri di lavorare in sicurezza, e soprattutto di avere il cantiere unificato senza avere la ferrovia come linea di separazione in due dell'area; inoltre si realizzeranno nuovi spazi per la costruzione di navi.

Finalmente, grazie al presidente della AdSP Genova-Savona-Vado Signorini, sono stati mossi i primi passi seri per rendere concreto il progetto di cui si parla da anni, e il governo giallo-verde (piaccia o non piaccia la coalizione), grazie alla finanziaria 2019, ha assegnato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale 200 milioni di euro, tra il 2019 e il 2022, che «consentiranno la realizzazione del ribaltamento a mare di #Fincantieri a Sestri Ponente», come da nota del vice-ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi.

<<Accogliamo con grande soddisfazione questa decisione che darà impulso a un'opera attesa da molto tempo e grazie alla quale il cantiere di Genova Sestri potrà essere più competitivo per affrontare al meglio l'importante carico di lavoro che lo vedrà impegnato nei prossimi anni>>. Lo ha detto l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono commentando le parole del vice-ministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi.

Stefano Briata

Marittimi e schiavi moderni

Onorato lancia la nuova sfida per i marittimi italiani: copiare la linea dura decisa dagli inglesi. Salari minimi: navi sequestrate e galera per gli armatori che non rispettano le leggi

“Copiamo la Gran Bretagna, e diamo ai marittimi, non solo italiani, la speranza di non finire nel vortice o della disoccupazione cronica o della nuova globalizzazione della schiavitù e della povertà”.

A lanciare il nuovo guanto di sfida anche alle istituzioni italiane, alla vigilia della mezza maratona di Napoli che vedrà correre in difesa del loro diritto al lavoro decine di marittimi italiani in lotta, è Vincenzo Onorato, che da un lato annuncia una pressione sulle autorità marittime competenti, affinché sia assicurata massima trasparenza sulle tabelle di imbarco e quindi sulla composizione degli equipaggi delle navi che battono bandiera italiana; dall'altro, rivolge una precisa sollecitazione al governo: "Le navi che entrano nelle acque territoriali italiane dovranno dimostrare, non con documenti farlocchi come spesso accade oggi, che i marittimi a bordo percepiscono almeno il minimo di salario fissato dall'ITF e dall'International Labour Organization...."

Ancora una volta Confitarma è costretta, suo malgrado, a commentare comunicati stampa attinenti a singolari proposte contenenti riferimenti che tendono soltanto a creare confusione ed affrontano con demagogia ed approssimazione il tema dell'ordinamento del lavoro dei marittimi italiani. Il recente appello a "copiare" le linee guida britanniche del gennaio 2018 non tiene conto, infatti, che l'impianto giuslavoristico italiano prevede tutele tra le più avanzate del mondo e, per alcuni aspetti, superiori anche quelle britanniche, soprattutto in termini di nazionalità degli equipaggi e di regole di accesso al cabotaggio insulare. Basti pensare ai diritti e al sistema di tutele di welfare istituiti tramite il CCNL, frutto della negoziazione tra associazioni armatoriali e organizzazioni sindacali. Inoltre, da sempre Confitarma è impegnata in prima linea sulle politiche attive del lavoro grazie alle notevoli risorse investite dall'armamento nella formazione con esempi di eccellenza quali gli ITS.

L'Italia poi è all'interno della catena internazionale europea e nazionale dei controlli sulle condizioni del lavoro a bordo: un esempio unico nel panorama industriale mondiale che garantisce il rispetto delle condizioni contrattuali e degli standard previsti dalle Convenzioni internazionali in materia.

Fondamentale anello di questa catena è la nostra Amministrazione, attenta e rigorosissima in tema di tutela del lavoro a bordo della nostra flotta mercantile che nemmeno indirettamente può essere accusata di non vigilare.

Quella della bandiera italiana è senza alcun dubbio una success story che ha portato a grandi risultati: grazie alla legge 30 del 1998 la flotta di bandiera italiana è più che raddoppiata ed è tornata ad essere competitiva nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l'occupazione italiana e comunitaria in venti anni è aumentata del +140%.

Non solo. La Bandiera italiana, soprattutto grazie alla crescita avvenuta dopo l'istituzione del Registro Internazionale, oggi si colloca al primo posto nel mondo per numero di marittimi italiani e comunitari occupati, superando anche flotte molto più consistenti della nostra, come ad esempio la flotta greca, che in termini di portata ha una capacità 11 volte maggiore di quella italiana. Una success story che va salvaguardata da attacchi falsi, strumentali e demagogici.

Sono le imprese che creano lavoro. Bisogna tenere bene a mente che se, nonostante la lunga crisi dei mercati, disponiamo di una flotta italiana ancora in grado di competere sui mari del mondo, lo dobbiamo al percorso virtuoso che le nostre imprese hanno condotto in questi venti anni con l'Amministrazione, le parti sociali e l'intero cluster marittimo.

Infine, fa sorridere soltanto immaginare che affideremmo i gioielli della marina mercantile italiana, navi tecnologicamente avanzate, a "schiavi" sottopagati e sfruttati invece che a professionisti adeguatamente formati secondo i più elevati standard internazionali.

La nostra lunga storia dimostra invece che i nostri marittimi, le cui competenze sono riconosciute in tutto il mondo, sono l'asset fondamentale della nostra industria e restano al centro della success story della bandiera italiana. Roma, 25 febbraio 2019

(Comunicato ufficiale Confitarma , contatti Noli Mazza)

E' USCITO IL NUOVO TTM NELL'ANNIVERSARIO DEI 50 ANNI

La rivista storica, unica sulle tecnologie navali e lo shipping, è in spedizione col nuovo numero 2019 che comincia con il percorso da L'Automazione Navale a TTM abbreviazione grafica , Tecnologie Trasporti Mare, rigorosamente cartacea ma anche online (coordinata da Angelo Marletta) la potete trovare su themeditelgraph.com. Il nostro prof. Silvestro Sannino nell'articolo che segue raccontaper questa occasione in modo scientifico ma piacevole lo sviluppo dell'automazione navale.

LE LEZIONI DEL PROFESSOR SANNINO

**ALLE FONTI ED AI PROCESSI DI AUTOMAZIONE
DA HUMPHREY POTTER A JAMES WATT; DA JAMES
CLERK MAXWELL A NICHOLAS MINORSKY ...,
UN PERCORSO SCIENTIFICO E NOSTALGICO**
di **Silvestro Sannino**

I processi di automazione (automatic action) sono ormai così diffusi nella vita dell'uomo, nella mankind, che non sapremmo immaginare, per oggi o domani,

un mondo privo di regolazioni automatiche. E se si va alla ricerca delle origini dei primi sistemi di automazione si trova che i settori delle macchine a vapore e della navigazione hanno visto nascere e fiorire le prime esperienze e lo sviluppo di una filosofia, di una scienza e di una tecnologia dei controlli automatici che sono alla base degli attuali sistemi di automazione.

HUMPHREY (HENRY) POTTER: IL RAGAZZO CHE AMAVA GIOCARE CON LE PALLINE.

Il fisico e astronomo Francois Arago (1786-1857) in una memoria, letta all'Academie des Sciences nella seduta del 8 dicembre 1834, tesse l'elogio dello scozzese James Watt, del quale ricostruisce una biografia circostanziata inserita in una storia documentata delle origini e dello sviluppo delle macchine a vapore. Più che una memoria, è un saggio di 140 pagine ricco di riferimenti e riflessioni profonde e interessanti. Arago richiama i vari tentativi di realizzare una macchina a vapore ai primi del '700 (Thomas Savery, Denis Papin) fino a quella di Thomas Newcomen del 1705. Si trattava di un congegno composto da un cilindro in cui si immetteva vapore e poi acqua per farlo condensare; si realizzava un moto alternativo di un pistone che fungeva da braccio di una pompa per sgottare acqua dalle miniere. Alcune leve servivano ad aprire e chiudere i flussi di vapore e di acqua e venivano azionate a mano.

A questa operazione era addetto un ragazzo di 12 anni di nome Humphrey Potter ; l'impegno era noioso ed egli era triste nel vedere altri ragazzi che giocavano a palline mentre lui era impedito a farlo. Potter aguzza la mente; osserva bene i movimenti delle parti del congegno ed ha un'idea geniale: pensa e si convince che le leve possano essere mosse dallo stesso stantuffo del pistone.

Prende una corda e lega gli estremi alle leve di immissione e di chiusura dei due fluidi; la fa passare sopra i bracci del bilanciere mosso dal pistone ed alla fine ottiene ciò che sperava: la macchina poteva funzionare senza il suo intervento ed egli poteva così giocare a palline con i suoi amici. Il dispositivo ideato da Potter fu poi perfezionato sostituendo alla corda alcuni bracci mossi dal bilanciere.

La macchina a vapore viene migliorata in seguito con nuove soluzioni.

James Watt, che associa una grande abilità manuale al genio inventivo, comprende l'importanza del calore latente e migliora la macchina di Newcomen introducendo il condensatore a valle del cilindro e facendo azionare la corsa del pistone anche dalla pressione del vapore. Ed è lui James Watt l'autore, intorno al 1780, dei progressi più notevoli nella macchina a vapore: realizza la macchina a doppio effetto, in cui il vapore lavora su entrambe le facce del pistone; poi nel 1784 Watt introduce il ben noto dispositivo a sfere rotanti o "regolatore centrifugo", che anticipa l'applicazione del principio del "feedback" per regolare i processi e consolida l'idea iniziale di Potter di rendere automatiche le funzioni di controllo. La macchina a vapore viene impiegata non solo a terra ma anche nella propulsione navale con ottime prospettive.

LA APPLICAZIONE NAVALE, IL CONTROLLO DEI CONGEGNI

Altri dispositivi vengono escogitati per realizzare alcune prefissate condizioni di funzionamento. In seguito si realizzano i propulsori navali impiegando pressioni del vapore sempre più elevate e l'espansione avviene in più stadi o salti: alta, media e bassa pressione. La macchina a vapore viene montata su locomotive e si hanno le locomotive a vapore con un grande sviluppo delle ferrovie.

I più prestigiosi fisici del XIX secolo (Fourier, Sadi Carnot, Poisson, Gay Lussac, Rankine, Lord Kelvin, Joule, Clausius...) approfondiscono le leggi della termodinamica; l'impiego razionale dell'energia termica consente di realizzare nuove macchine che sollevano l'uomo dai lavori più faticosi e usuranti, riuscendo a far migliorare i rendimenti delle macchine termiche ed a rendere compatibili le scorte di carbone necessarie per le lunghe traversate oceaniche. L'aumento delle dimensioni delle navi richiede la potenza di una macchina per azionare il timone; Frederick Sickels nel 1853 realizza la prima macchina a vapore del timone che opera un controllo di tipo passo-passo (step by step) ad "anello aperto". Incomincia a farsi strada, a delinearsi uno schema o sistema che lega sensori, attuatori, motori asserviti o servomotori, con controllo dell'azione finale o feedback, vale a dire secondo il principio del controllo e regolazione ad "anello chiuso". La macchina del timone installata dal geniale ingegnere I. K. Brunel sulla nave gigante "Great Eastern" nel 1866 realizzava un dispositivo con controllo ad "anello chiuso" progettato da J. McFarlane Gray.

Ma il problema del controllo e della regolamentazione dei parametri fisici delle macchine, misurati con sensori di varia natura, richiede ora una scienza specifica, cioè la formulazione di leggi matematiche per risolvere in generale non il singolo problema ma classi di problemi omogenei o analoghi.

E' il genio della mente poderosa del fisico scozzese James Clerk Maxwell a fornire una teoria generale matematica dei controllori o "governors". Nella sua fondamentale memoria "On the Governors" pubblicata sulla rivista PTRS della Royal Society di Londra nel 1868, Maxwell stabilisce le equazioni matematiche (equazioni differenziali) più generali delle leggi di regolazione dei processi fisici. Ma la teoria di Maxwell non viene recepita prima della fine del secolo XIX. Solo all'inizio del XX, grazie anche alla realizzazione di numerosi dispositivi elettrici, della radio ed alla nascita dell'elettronica, la regolamentazione trova larghi motivi di interesse e contributi sempre più diffusi, specie nella ricerca di criteri di stabilità dei moti e dei processi.

IL PILOTA AUTOMATICO E IL GOVERNO DELLA NAVE IN ROTTA

Agli inizi del XX secolo viene introdotta la girobussola ad opera di Hermann Anschütz in Germania con il contributo del cugino Max Schuler (1907); in America Elmer Sperry realizza una bussola nello stesso periodo e nasce anche una disputa tra il tedesco e l'americano sulla quale viene chiamato Albert Einstein, fisico eccelso ed esperto anche di brevetti, a dirimere la questione. Il parere di Einstein è favorevole ad Anschütz e Sperry deve modificare il suo prodotto; lo scienziato della Relatività fornirà consigli tecnici e rimarrà sul libro paga della casa tedesca fino al 1940. L'impiego dei fenomeni giroscopici fa

nascere l'idea di un pilota automatico; è ancora l'inventiva di Elmer Sperry a realizzare il primo sistema di giropilota denominato "Metal Mike" che impiega un segnale di controllo proporzionale alla deviazione dalla rotta. Esso però non è stabile e la nave procede a zig-zag, "come un ubriaco". Sperry vorrebbe modificarlo con un angolo del timone che tenesse in maggiore considerazione l'azione di un pilota esperto ma il suo ingegnere si ostina sul modello realizzato. Il problema del governo automatico interessa ora anche la Marina USA; Sperry perfeziona il suo giropilota ma si rende necessaria una descrizione fisica del processo di governo della nave per realizzare un sistema stabile, accurato e affidabile. Il brillante e originale matematico russo Nicholas Minorsky, che si è trasferito negli USA dopo la Rivoluzione di ottobre del 1917, si cimenta nel compito. Egli prende in esame l'azione di un pilota esperto per tenere la nave in rotta. Il timoniere interviene con un angolo di timone proporzionale al fuori rotta ma anticipa l'azione tenendo conto anche della velocità in accostata della prora (angular momentum); quindi egli scontra il timone a mano a mano che la prora viene verso la rotta da seguire. L'azione ottimale del timoniere non solo è quella di correggere l'errore sulla rotta ma ritornare sulla stessa rotta anche con velocità in accostata nulla. In tal modo la nave riprende la sua rotta a meno di disturbi dovuti al vento ed alla corrente. Ma il timoniere esperto si accorge se nelle condizioni esistenti la nave tende ad essere orziera o poggiera e neutralizza l'effetto con adatti angoli di timone in anticipo o in ritardo a seconda dei casi. In definitiva il timoniere esperto deve impiegare angoli di timone per mantenere in modo stabile la nave in rotta che siano proporzionali sia allo scarto dalla rotta, sia alla velocità di accostata della prora e sia alla tendenza media complessiva nelle condizioni meteo marine esistenti in relazione all'assetto della nave. Con un'analisi di questo tipo Minorsky identifica il processo di governo della nave sulla rotta desiderata e descrive tale processo mediante una equazione di tipo integro differenziale la cui soluzione è il comando da applicare alla macchina del timone per mantenere la nave in rotta. Poiché l'azione è data dalla somma algebrica di una parte P proporzionale allo scarto dalla rotta, di una parte dipendente dalla variazione nel tempo di P , cioè della sua derivata D , ed una parte funzione della tendenza complessiva della nave a scartare dalla rotta desiderata, cioè la somma algebrica di P vale a dire, in termini matematici, dell'integrale I di P .

Pertanto il controllore di Minorsky della rotta è un controllore di tipo che è detto PID (Proporzionale, Integrativo, Derivativo). Il controllore PID assume una formulazione matematica di una equazione differenziale del secondo ordine. Minorsky comunicò le sue idee sul governo automatico delle navi in una celebre memoria di trenta pagine dal titolo "Directional stability of automatic steering bodies" apparsa sul Journal dello SNAME (Society of Naval American Architects) del 1922. Le idee e il lavoro di analisi di Minorsky non vennero recepite subito ed egli intervenne poi con una serie di contributi sulla rivista "The Engineer" nel 1937 per chiarire meglio i vari aspetti del problema del pilota automatico.

I SERVOMECCANISMI E LA SISTEMICA

Il controllore o regolatore PID di Minorsky pensato per il controllo della rotta in realtà diventerà il controllo base di tutti i sistemi di automazione ad anello chiuso (con feedback), cioè sarà la base di quei sistemi che saranno chiamati “servomeccanismi”, a partire dal 1934: Harold Hazen “The theory of servomechanisms”. Intanto la parola sistema, oltre al suo significato tradizionale, viene impiegata con accezioni e con una filosofia più ampie anche grazie a L. Von Bertalanffy che negli anni trenta elabora una “teoria generale dei sistemi” per studiare con un nuovo approccio alcuni problemi di fisiologia del corpo umano.

I matematici tecnici per risolvere le equazioni differenziali che descrivono il funzionamento dei controllori PID, i quali presentano alcune difficoltà, hanno trovato conveniente fornire una particolare soluzione al problema impiegando una funzione speciale, chiamata “trasformata di Laplace”, che presenta la notevole proprietà di trasformare una equazione differenziale in equazione algebrica di più facile soluzione. In tal modo un sistema o “filtro”, o una parte di esso, indicata con un “blocco”, ad un segnale di ingresso risponde con un’uscita che dipende dalla elaborazione operata sul segnale “input”. Tale proprietà o “risposta” del blocco o filtro viene indicata come “funzione di trasferimento” (in termini di trasformata di Laplace). Hunter M. James con un gruppo di studiosi forniscono nel libro Theory of Servomechanisms del 1947 una completa e chiara presentazione della nuova materia. La conferenza sul tema “Automatic Control”, voluta dal governo USA, fa convergere in una vasta sintesi varie esperienze maturate durante la Seconda Guerra Mondiale. Ad essa seguono altri studi, altri convegni alimentati da contributi di scuole diverse tra i quali sono di grande rilievo una introduzione alla “Teoria Matematica del Controllo dei Processi” di Richard Bellman del 1967 in cui vengono sistemati in modo organico studi precedenti a partire dal 1956.

Si fa sempre più insistente la ricerca di “Controlli Ottimali”; tale concetto era stato formulato dal russo L. S. Pontryagin negli anni ‘50, secondo un approccio inedito, mutuato dall’ottica geometrica, nel “Principio del Massimo”. Ma lo stesso Bellman nei suoi lavori aveva formulato una teoria sul “Principio di Ottimalità” e sulla “Programmazione Dinamica” mettendo a disposizione dei tecnologi potenti strumenti per la ricerca applicata. Intanto in un meeting tenuto a Parigi nel 1957 veniva costituita l’organizzazione mondiale IFAC (International Federation of Automatic Control) col compito di coordinare e mettere a confronto ricerche e studi del settore. E alla conferenza IFAC 1960 di Mosca Rudolf E. Kalman presentò la inedita e interessante memoria “On the general theory of control systems” in cui mostrava in modo chiaro l’identità concettuale, profonda e precisa, che esisteva tra i problemi di controllo a feedback di più variabili ed i problemi di filtraggio statistico fornendo un nuovo metodo per trattare i controlli ottimali.

L’ AUTOMAZIONE IN ITALIA

L'automazione in Italia si può dire cominciò nel campo meccanico/idraulico. E' del 1947 il libro del Prof. Giuseppe Evangelisti "La Regolazione delle Turbine Idrauliche". A metà degli anni '50 alcuni giovani ingegneri come Antonio Ruberti, Antonio Lepschy, ed altri si interessano di regolazione automatica, di teoria dei sistemi, di servomeccanismi con borse di studio offerte dall'industria che sentiva l'esigenza di competenze scientifiche e tecniche in un settore sensibile e in una fase di crescita economica e industriale. A Genova il Prof. Ezio Volta, che ha una cattedra di Misure Elettriche, è sensibile a tali problemi e pensa alla formazione di un gruppo di studio, con obiettivi di ricerca applicata nel campo navale e nautico e sede nel costituendo Laboratorio di Automazione Navale (poi Istituto di Automazione Navale) in seno al CNR (Centro Nazionale Ricerche). Ai primi anni '60 vengono istituite in Italia cattedre di ingegneria elettronica che affiancano la tradizionale elettrotecnica. Infine vengono istituite cattedre di Teoria dei Sistemi ed il napoletano Antonio Ruberti sarà il primo titolare di tale cattedra. Teoria dei sistemi, Controlli Automatici, Regolazione Automatica, Servomeccanismi... diventano materie curriculari degli ingegneri. Si diffondono anche termini *come system approach, sistemistica, sistemica* che contengono significati molto ampi, universali. Purtroppo la mancanza di un dibattito epistemologico in merito riduce l'orizzonte a quello essenzialmente tecnico con lievi invasioni in quello tecnologico e quasi nullo in quello scientifico e filosofico. Antonio Ruberti sarà molto attivo e verrà anche chiamato a fare il Ministro dell'Università e della Ricerca ma non avrà la possibilità di iniettare una svolta sistemica a queste due Istituzioni.

A Genova Ezio Volta realizza il Laboratorio per l'Automazione Navale con un gruppo di ricercatori di notevole livello, (tra cui il tuo grande amico, caro Decio) Mauro Piattelli, G. Soncin, A. Tiano ed altri. I simulatori di manovra, i piloti automatici, le rotte meteorologiche, i servomeccanismi di bordo sono alcuni temi affrontati dal Laboratorio. Agli inizi degli anni '70 viene messo in cantiere con il Lloyd Triestino il Progetto Esquilino per esperienze di automazione navale di tipo sparso e totale.

Decio Lucano fonda e dirige la rivista L'Automazione Navale – Tecnologie per il Mare e fornisce un prezioso supporto di discussione non solo al team di Volta ma anche a studiosi e professionisti del campo come Lionello Bonaria, Corradino Ciampa, ed altri. La rivista L'Automazione Navale rappresenta anche un valido riferimento per l'istruzione nautica, i cui docenti, dell'area di coperta e di macchina, possono trovare argomenti per il proprio aggiornamento professionale. Decio Lucano sarà poi il papà della nuova "testata" TTM (Tecnologie e Trasporti Marittimi) unica rivista tecnica del ramo, a parte La Rivista Marittima. A Napoli il Prof. Antonio Fiorentino crea la prima cattedra di Automazione delle Navi (24 DL NEWS 2018). (Ricordo un testo di D.Grey, del LR molto seguito a quei tempi e un amico sempre sul ponte, Sandro Stefani, l'erede di Bonaria ... , scusa Silvestro se mi sono intromesso , DL)

PERCHE' HUMPHREY POTTER

P.S. - Ho richiamato l'episodio del ragazzo Humphrey Potter per due motivi. Il primo è che Sir Travers Twiss, un giurista di grande prestigio e autore della preziosa raccolta di leggi marittime nota come The Black Book of the Admiralty, nel discutere un passo di Adam Smith sul lavoro produttivo e quello improduttivo, mostra che il padre del liberalismo economico entra in contraddizione proprio in relazione al ruolo che ebbe il giovane Potter, che amava giocare con le palline, autore di una geniale invenzione. Sir Travers Twiss è anche noto per aver avuto rapporti amichevoli, familiari con la Regina Vittoria, William Gladstone, il Principe di Metternich, ed altri dell'High Society; ebbe anche una strana, nota vicenda con la giovane moglie che aveva avuto precedenti di prostituta. Il secondo motivo è di ordine pedagogico. Potter, il ragazzo che voleva giocare con le palline, ebbe la felice idea e realizzò il suo sistema automatico a cordicelle perché stimolato dalla voglia, dal desiderio di giocare. Il gioco nella psicologia e nella formazione dell'adolescente svolge un ruolo di grande rilievo ed aiuta a crescere in modo armonico ed equilibrato. Oggi i giovani hanno sempre meno opportunità di dare libero estro alla fantasia del gioco, fonte di gioia e di creatività. Purtroppo i giovani spendono tanto tempo, troppo tempo in una "visione passiva" di programmi fabbricati ad arte che attraggono sì la loro attenzione ma inaridiscono anzitempo le loro menti indifese.

Silvestro Sannino, Torre del Greco 21 febbraio 2019.

Burlesque, "un giro sul palco" ancora con il prof

LA PARANZA DEI BAMBINI

MA CHE COZZE DITE ?

LE ORIGINI DELLA DELINQUENZA

CAMORRISTICA

Caro Decio, so che notizie come la terra dei fuochi hanno sempre attirato la tua pensosa attenzione. E' notizia recente i premi del film "La paranza dei bambini". Manzoni diceva che un romanzo deve avere il vero per soggetto, l'utile per scopo, l'interessante per mezzo. Il premiato film denota l'esatto contrario per i due primi attributi. Perfino il sindaco di Napoli De Magistris ha dovuto denunciare lo sconcio. Il termine "paranza" è stato usato in modo improprio specie se associato a dei bambini. Infatti paranza è un nome di una barca da pesca, che fa pesca locale di pesce misto e non ha connotazioni negative. L'altro significato, una volta assai più diffuso, era il nome che si dava a quelle che sono oggi le concessioni nei mercati di frutta o di pesce, importanti a Napoli capitale della Campania Feilx e della Terra di Lavoro. Il titolare della paranza era un "sensale" il quale mediava

tra il produttore ed il fruttivendolo ivi convenuti per le transazioni. Il sensale “faceva” il prezzo e fungeva da banca cassiere, cioè pagava subito il produttore e poi riscuoteva dal compratore riservandosi la commissione che si aggirava intorno all’8%. La figura del sensale non era per nulla negativa, anzi senza di lui una produzione variegata come da sempre è stata l’agricoltura campana non avrebbe trovato idoneo “mercato”. Ancora ai tempi di Pasquale Simonetti (Pascalone ‘e Nola) il sensale aveva un ruolo positivo non associato alla delinquenza, anche se i modi di fare del “guappo” vengono descritti in modo pittoresco. E su questo vi è una famosa classica canzone: “Guapparia”.

L’esplosione della delinquenza camorristica ha motivi ed origini più complesse. Ad esempio quando vi fu l’epidemia del colera, le coltivazioni di mitili di Santa Lucia, appena al largo del Castel dell’Ovo furono eliminate in modo frettoloso pensando che le cozze fossero veicoli del vibrione. Qualcuno fece notare “Ma che cozze dite!”. I pescatori del Pallonetto di Santa Lucia (dove è nato Massimo Ranieri), zona degradata alle spalle della strada più in di Napoli, si trovarono senza lavoro dall’oggi al domani. L’attrazione per il contrabbando di sigarette era fatale e gli “scafì blu” ebbero grande diffusione. Il giovane più “sveglio” in poco tempo imparava a guidare lo scafo che filava fino ai 40 nodi, diventava “scafista” e guadagnava intorno alle 300.000 lire a viaggio quando un professore di scuola superiore superava di poco le 200.000 mensili. Egli si poteva permettere di sturare la bottiglia di “Dom Perignon” con fragoroso botto (stile del parvenu) al night e cose del genere...poi il salto dalle sigarette alla droga e questo sotto gli occhi della società politica e di quella civile. Poi vennero i “disoccupati organizzati” etc. etc.... La “cultura” (liberculi improvvisati, gli stuzzicadenti di De Filippo nel caffè, film di Rosi come la Sfida o le Mani sulla città, l’opera dei “meridionalisti libreschi e da salotto...)) ha presentato quasi sempre una realtà romanzata, distorta osculando anche le cose buone di Napoli, che per fortuna sono naturali e non sono poche. L’anno appena trascorso ha visto il Vesuvio visitato da più di un milione di persone, ma la gente non conosce la necropoli di Longola (VIII a.C.) e gli stranieri non possono salire su un mezzo pubblico. Nel frattempo qualcuno dovrebbe aggiornare i rilievi di Francesco Saverio Nitti degli inizi del ‘900 e spiegare perchè dopo la venuta di Peppeniello 15 milioni di meridionali dovettero prendere la strada dell’emigrazione. Napoletano era il più grande teorico della storia che abbia avuto l’Italia, Benedetto Croce, ma non abbiamo ancora una storia di Napoli e del meridione che sia almeno da lontano paragonabili ai libri di storia prodotti in Regno Unito, in Germania, in Francia o negli USA.

Ho letto che hai dovuto lasciare la tua terra dopo la guerra. Da piccolo ricordo due fratelli friulani, pare di Pola, scappati da quelle terre. Si chiamavano Giorgio e Marcello Rumich. Il secondo era fotografo e divenni suo “cliente” fino alla laurea. Il primo mi costruiva giocattoli meravigliosi in legno. Erano persone squisite, esemplari, che avevano dovuto lasciare le loro terre.

Ancora un fraterno abbraccio

Silvestro Sannino

RIXI E L'ACCADEMIA

Giovedì 21 febbraio, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi in visita presso l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, a Genova in via Oderico 10.

E' stata l'occasione per mostrare al viceministro il funzionamento del primo Istituto Tecnico Superiore nel Settore della Mobilità Sostenibile: visitare le strutture, il centro di addestramento Ente Radar, parlare con gli Allievi e quindi riflettere sullo sviluppo dell'occupazione nel settore marittimo portuale.

Il Vice Ministro è particolarmente interessato a verificare le modalità di formazione e di addestramento dei futuri Ufficiali della nostra Marina Mercantile, conoscere gli esiti occupazionali e le esigenze emergenti del cluster marittimo, in tema di formazione e di nuove figure professionali.

L'incontro con i vertici dell'Accademia é un'importante occasione di positivo confronto per sviluppare ulteriormente le possibilità e i campi di inserimento dei nostri giovani nel settore legato al mare.

LIBRI, LETTURE , EVENTI

STORIE DI PIRATI E PIRATESSE DEL XVIII SECOLO

I racconti veri di Annamaria “ Lilla “ Mariotti che “odorano” di mare e di storia.

Sarà presentato sabato 2 marzo ore 17 a Santa Margherita Ligure nella sede prestigiosa dell'Associazione Tigulliana in via Belvedere 5, da Marco Delpino direttore di Bacherontius.

Annamaria “Lilla” Mariotti racconta la storia perché la vive , partecipando alla vita dei suoi personaggi , tutti veri, documentandoli nei dettagli, come questo ultimo suo libro Pirati e Piratesse che abbiamo annunciato lo scorso DL NEWS. Mariotti ha un rapporto suo personale con i protagonisti , li bracca, li insegue, li coccola, va a cercare il loro albero genealogico, li prende nei loro pensieri e

atteggiamenti intimi fino al trionfo o alla morte. La sua narrazione ha persino odore , una specie di sinestesia,tanto ti avvolge e permea la sua immedesimazione con i personaggi.

Ricordiamo alcune sue opere, edite da Magenes, Tristan da Cunha, 2013 , storia e vicissitudini della più remota comunità umana, Blackbeard , la vita e le avventure del famigerato pirata Barbanera, 2012, Il naufragio della baleniera Essex e la leggenda di Moby Dick, un viaggio di due anni e mezzo nel 1819 da cui Herman Melville prese lo spunto nelle pagine ci sono le sue lettere autografe, per il suo capolavoro Moby Dick. Lilla ha pubblicato , essendo una grande geografa esperta, oggi si chiamano cronografi, un volume Fari , un libro fantastico che esprime tutta la grandezza dell'uomo nei fari, nella ingegneria dei manufatti, nella tecnologia delle lenti, nel mare che , come ha fatto a Portofino nella mareggiata del 29 ottobre, ghermisce le opere dell'uomo. Ancora la Mariotti per avvicinare il lettore alla sua narrazione, fa molte esperienze dirette come l' "imbarco " a Nantucket sulle baleniere per capire, trasmettere le sue emozioni, non credo fino al cannibalismo dei naufraghi dell'Essex, ma il disgusto te le trasmette nelle sue pagine.

Per capire meglio questo suo ultimo Pirati e Piratesse, sono andato a Reppia con il caro amico Eros Chiasserini, esploratore di archivi storici. Reppia è un paese alle spalle del golfo del Tigullio in Val Graveglia, che custodisce nella parrocchia l'archivio dei nomi degli schiavi inviato dal Magistrato per il riscatto degli schiavi (1730-1736) a tutti i siti religiosi della penisola . Suddivisi per provenienza , Tunisi, Tripoli, Algeri, dove i famigliari lasciavano le offerte in un bussolotto per il riscatto di questi disgraziati, tenuti prigionieri dai pirati che infestavano il Mediterraneo. Questa tratta umana che dal 1689 al 1725 era stata definita l'età dell'oro per ogni genere di marinai di...professione pirata . Questi illustri signori che la Mariotti racconta come fossero suoi parenti, hanno lasciato molti discendenti fino alla storia della navigazione moderna, da Van Loon a oggi , dove la carta geografica degli attacchi dei pirati alle navi, è sempre luminosa , purtroppo, E se vogliamo, per parafrasi , l'imbarco di profughi forzato armi spianate dopo essersi fatti dare i soldi per il viaggio dagli scafisti assomiglia alle scorrerie dei pirati di cui narra nomi, luoghi e gesta la Mariotti. Pirati e piratesse è una narrazione a largo respiro, si svolge in tutto il mondo , dalla famosa Tortuga, l'isola assunta a capitale delle pirateria con i Fratelli della Costa una alleanza sotto la bandiera temutissima del Jolly Roger, teschio e tibie , ma con variazioni a seconda dell' importanza del Pirata che la portava a riva. Pirati, bucanieri, filibustieri e corsari , categorie ben distinte la cui genesi viene sempre spiegata anche se la facilità con cui i marinai dell'epoca passavano da una nave commerciale , anche militare, alla libera scorreria dei mari con lo scopo di arricchirsi compiendo delitti e ruberie,

La Mariotti ci presenta dodici uomini e donne che hanno militato sotto la bandiera della pirateria, dodici capitoli , da Jean Francois Nau detto l'Olonese a sir Henry Morgan uno dei più famosi.

Si perché ogni personaggio nasce con una storia sua personale, un libro nel libro, la narratrice lo racconta quasi fosse suo parente , ne presume il pensiero, il

dolore, le ambizioni, la vita e la morte, quasi sempre per decapitazione o impiccagione. Bisogna leggerli questi capitoli per sentire l'odore ...la Mariotti si insinua in Henry Avery, fine 1600, nel pieno della vecchia affascinante Inghilterra, e poi Thomas Pound, inglese, ottima famiglia e poi..., Thomas Tew E James Misson , Edward Teach, detto Blackbeard o Barbanera, nativo di Bristol, di cui rimandiamo al libro omonimo della autrice, Stede Bonnet , Charles Vane e poi il grande John Rackam , una dinastia di guerrieri ladri e assassini sotto il vessillo del Jolly Roger .

Le donne . Le piratesse Anne Bonny e Mary Read, una narrazione che avvince per rendersi conto di come epoche o sesso maschile o femminile sono non solo antropologiche per dare al corpo una scissione psicofisica uomo/donna. La storia di Mary di buona famiglia di Plymouth è un forzare la natura o la natura stessa che dimostra come siamo diventati un po' rachitici.

Mary è una bellissima donna , quando vuole lo dimostra sessualmente , diventa amante , si rivela al suo antagonista. E poi ancora Samuel Bellamy , William Lewis e William Kidd, uno dei più noti e leggendari filibustieri.

Tutti nascono in Inghilterra, Galles, Scozia, sotto monarchi di cui molti prenderanno ordini e servizio, incrociando le loro avventure con la Storia vera, i potenti si servivano di questi marinai per fare guerre contro gli Stati , la loro base era Giamaica, Porto Royal, ma questo libro è anche una guida di storia per districarsi tra le guerre o come si dice adesso *faglie* in cui ovviamente primeggiavano Inghilterra Spagna, Francia .

Decio Lucano

TEODERICO Il re barbaro

Mercoledì 27 febbraio 2019 dalle ore 18:30 presso Il Mare Libreria Internazionale via del Vantaggio, 19 00186 Roma
tradizionale incontro con l'autore.

Carlo Ruta ci parlerà del suo nuovo libro

TEODERICO Il re barbaro che immaginò l'Italia dialogando con Carla Sfameni ricercatrice del CNR di Roma e Elisabetta Mangani archeologa del Museo Pigorini di Roma.
Presenta Pippo Cappellano Giornalista-documentarista.

Un modo veramente cult per chiudere il mese più corto dell'anno? Venite allora in libreria mercoledì 27 alla solita ora, le 18.30, per conoscere il Re barbaro che immaginò l'Italia, ovvero Teoderico detto il Grande, ma più correttamente Teodorico. L'autore del saggio, è Carlo Ruta che ne parlerà con l'archeologa Elisabetta Mangani e la ricercatrice Carla Sfameni. A coordinare la serata come al solito sarà il grande amico della libreria il giornalista e documentarista Pippo Cappellano.

Teoderico, re goto in Italia dal 493 al 526, si presenta come una delle figure più forti ed emblematiche dell'Europa tardo-antica.

OMERO NEL BALTICO

Una nuova teoria sull'interpretazione dei poemi omerici

L'Ammiraglio Domenico Carro in un articolo su VOCE ROMANA, DL News del 17 feb 2014; scriveva sulla navigazione commerciale marinara degli antichi romani; anticipando Suez navigando sul Nilo, la scoperta delle Americhe, le Canarie e le rotte del Nord Atlantico .

Questa volta, negli incontri mensili del SALOTTO ROMANO, (questi incontri sono stati istituiti dall'Associazione romana ROMA TIBERINA; indipendente e apolitica che si tengono nella prestigiosa Sala Capitolare dei Domenicani in piazza della Minerva, vicino al Pantheon ogni primo giovedì del mese; il 7 febbraio scorso, nel pomeriggio, l'Ing. Felice VINCI, ha presentato il suo libro:

Omero nel Baltico Una nuova teoria sull'interpretazione dei poemi omerici L'epica dei popoli europei, rivisitata in una diversa collocazione storica e fisica dall'ing. Vinci, ricercatore storico, autore del libro "Omero nel Baltico", documentata da video e immagini esclusive.

Basandosi su argomenti geografici, linguistici, toponomastici e di interpretazione accurata di quanto narrato nell'Iliade e nell'Odissea e nei miti e leggende nordiche, Felica Vinci offre una nuova interpretazione delle vicende narrate da Omero, che non si sarebbero svolte nel mar Mediterraneo ma nel mar Baltico durante l'Era del bronzo, duemila anni fa. Storie ambientate in territorio scandinavo che i vichinghi avrebbero portato con sé discendendo il fiume Dnepr, fino in Grecia. Tramandate oralmente di generazione in generazione le saghe nordiche sarebbero state raccolte e trascritte da Omero, diventando i poemi epici che tutti conosciamo.

Salvatore Scotto di Santillo

(salvatore scottodisantillo@gmail.com)

Oltremare di Francesco Pittaluga, Erga edizioni, lo ritroviamo sempre (con l'immane Beatrice Nuda del prof. Emilio Costadura) nel lungo viaggio oltremare. L'ultimo episodio Silvanita, la peruviana volante ci porta dalla riviera di Levante , Santo Stefano d'Aveto al Perù, alla catastrofe del suo aereo dove faceva la hostess nella foresta amazzonica . Dopo Lillina, la cagnetta dell'Oceano Atlantico , La bella di Caorso, La cioccolata calda di Nonna Rachele, Il saraceno di Lucinasco,tante figure femminili, ma con una forte componente di carattere e di dolcezza, di amori... vicende coinvolgenti ma anche sconvolgenti, dove non si riesce a lasciare l'Oltremare.

Sotto il ponte di Morandi , di Francesca Rovereto, Erga edizioni, un libro dell'ing. Francesca Rovereto, che lavora in una azienda a

ridosso del Ponte Morandi. Un libro che si legge d'un fiato, in realtà martellante, pieno di concetti, di cronache di giornate accadute sotto il tragico ponte, un grido di indignazione , una dichiarazione civile e civica , grazie Federica, un saluto ai tuoi bambini e tanti auguri.

News dal Propeller Club

"ALTA TECNOLOGIA, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI"

In un momento come quello attuale in cui l'attenzione di tutti è fortemente incentrata sul tema dell'implementazione delle infrastrutture e dei trasporti, il Propeller Club - Port of Genoa ha pensato di organizzare un incontro serale per martedì 26 marzo 2019 sul tema:

"ALTA TECNOLOGIA, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI"

L'incontro ha lo scopo di proporre una panoramica a largo raggio di varie, possibili soluzioni che l'alta tecnologia oggi è in grado di offrire sia per migliorare le reti trasportistiche sia per dare impulso ai sistemi logistici che coinvolgono Genova e la Liguria; il tutto al fine di apprezzarne le varie essenze e conseguenze.

La serata, per i suoi contenuti scientifici e pratici, vedrà numerosi relatori, quali (in ordine alfabetico):

Fabio Capocaccia, Presidente IIC

Leopoldo Dapassano, Responsabile Area Sviluppo Economico e Portualità di Confindustria Genova

Antonio Musso, A.D. Gruppo Grendi

Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Dept SRM- Gruppo Intesa S. Paolo

Guido Porta- Ceo Metrocargo Automazioni Srl

Avremo inoltre il piacere e l'onore di avere con noi il Presidente della Regione Liguria, dott. Giovanni TOTI, al quale spetterà, assieme al Presidente Adsp del Mar Ligure Occidentale, , dott. Paolo Emilio SIGNORINI, di aprire la serata con le relazioni introduttive.

Giorgia Boi

Presidente

The International Propeller Club Port of Genoa

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

III edizione Shipping, Forwarding&Logistics

meet Industry Online foto e atti

31 gennaio - 1 febbraio 2019

Milano Centro Congressi Assolombarda
Sono online i materiali della III edizione di
Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry,
l'evento che propone il confronto su come il rafforzamento della competitività
del sistema portuale e logistico italiano possa contribuire alla ripresa e alla
crescita del sistema industriale e distributivo nazionale.
www.clckutilityteam.it

A tutti i Soci e Amici della Sezione Ligure Piemontese di **ATENA**

Desideriamo anzitutto informare i Soci ed amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA su alcuni cambiamenti nella composizione del Consiglio Direttivo della Sezione, conseguenti alle votazioni per il rinnovo dei membri del CD tenute lo scorso 29 gennaio ed alle decisioni in occasione della prima riunione del nuovo CD.

Il Consiglio Direttivo per il periodo 2019/2021 vede confermato Carlo Podenzana Bonvino alla Presidenza della Sezione. Alla Vice Presidenza è stato designato Giovanni Caprino. Quale Segretario/Tesoriere della Sezione Piero Lauro subentra a Gianfranco Damilano il quale assume l'incarico di gestire i rapporti con i corsi di studio dell'Università.

Gli altri Consiglieri della Sezione eletti sono: Vittorio Damonte, Bruno Dionisi, Enzo Farinetti, Antonello Gamaleri, Umberto Mosconi, Lorenzo Pollicardo, ai quali sono stati affidati altri incarichi operativi della sezione.

Per le prossime attività della Sezione ricordiamo il seminario:

Demolizioni navali Normativa attuale e prospettive operative

Aspetti della normativa attuale in corso di implementazione e le prospettive operative di ship recycling anche per il naviglio militare.

che si terrà Giovedì 28 febbraio 2019, ore 16:00, Aula A2 del Polo Navale della Scuola Politecnica dell'Università di Genova, Villa Cambiaso, Via Montallegro 1, Genova.

Altre conferenze previste per i prossimi mesi tratteranno:

- **Global Sulfur Cap 2020, prevista per fine marzo**
- **Ballast Water Management System, prevista per aprile**
- **Utilizzo di fonti energetiche riciclabili in campo navale/nautico: eolico, solare, prevista a fine maggio/inizio giugno**

Dettagli verranno comunicati prossimamente.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CONTE SAVERIO DE MAISTRE, 1763 – 1852 da
“ Viaggio intorno alla mia camera” - Carlo Signorelli ed.

Il conte Saverio de Maistre, durante la sua vita di guarnigione, ha un incidente. E' costretto ad una lunga convalescenza, relegato nella sua camera. Decide di fare un viaggio lì attorno...

"Ho ideato e condotto a termine un viaggio di 42 giorni in giro nella mia camera. La convinzione che fosse anche una cosa utile mi ha deciso a farlo...Il piacere che si prova a viaggiare nella propria camera è al sicuro dall'invidia irrequieta degli uomini e dai vari casi della sorte...Sono sicuro che ogni persona di buon senso, qualunque sia la sua condizione e il suo temperamento, sia essa avara o prodiga, ricca o povera, giovane o vecchia, nata all'equatore o vicino al polo, potrà viaggiare come me. Insomma nell'immensa congerie degli esseri che formicolano sulla terra, non ve n'è uno solo...che possa, dopo aver letto questo libro, rifiutarsi di approvare questo nuovo modo di viaggiare da me introdotto nel mondo...Come sarà comodo per gli ammalati questo modo di viaggiare! Così non avranno ragione di temere i cambiamenti d'aria e di stagione. In quanto ai paurosi, saranno sicuri dall'assalto dei banditi; non avranno da imbattersi né in precipizi, né in crepacci. Migliaia di persone che prima di me non avevano mai osato avventurarsi, altri che non l'avevano potuto, altri infine che non vi avevano mai neppure pensato, si risolveranno a viaggiare dietro l'esempio mio. Fosse anche l'essere più indolente del mondo, chi potrebbe esitare a mettersi in cammino con me per procurarsi un godimento che non gli costerà né fatica, né denaro?

Chiunque potrà fare un simile viaggio (magari non per tutti i 42 giorni ...)se, oltre a vedere, saprà anche guardare, osservare, ricordare e fantasticare...

fine