

Nuova disciplina Privacy

Ai sensi dell'art.13 , Regolamento Europeo 679/2016 (c.d. GDPR) in vigore dal 25 maggio 2018, noi non trattiamo i dati cui questo foglio telematico è rivolto , né siamo in grado di farlo, né possiamo rispondere se il nostro foglio viene inoltrato a terzi che non desiderano riceverlo. Chi non desidera ricevere questo nostro foglio, cortesemente ce lo comunichi, e noi provvederemo a cancellarlo.

AILETTORI

Scriviamo quando abbiamo qualcosa di apprezzabile da dire ; comunicare per noi significa aggregazione e condivisione. Siamo, cari lettori, su un altro “canale” ; i social con la loro spocchia inattendibile di news *hanno abbassato il livello culturale della comunicazione, raccogliendo e manipolando informazioni (Smile 2018) invece di contestualizzarne e concettualizzarne il significato...*), facendo ricchi i loro gestori.

Il prossimo DL NEWS seguirà la nostra “carretta telematica” e sarà dedicato a un interessante articolo di Tobia Costagliola, storia e attualità commentata sulla flotta italiana.

Andiamo a zappare la terra, ma dove ?

Ce l'hanno con le grandi alleanze dei players di portaccontentitori, c'era una volta una lotta fratricida contro le conferences perchè creavano monopoli ; ora è boom di portarinfuse , ne sono state demolite tantissime; ora Emsa e altri enti fanno fronte comune contro le emissioni, entro il 2020 il tenore di zolfo nel fuel da combustibile non deve superare lo 0,5 ; ora gli armatori spenderanno milionate per mettere gli scrubber nel “ comignolo “ delle navi per ridurre le emissioni; ma chi controlla il bad fuel ,scrive Intercargo ?; ora l'ICS (International Chamber of Shipping, gli armatori) sollecita gli interessati affinché la STCW venga rivista e adattata ai tempi nostri; ora gli ultimi appelli dei reduci della MLC chiedono di ridurre la fatica fisica e psicologica degli equipaggi, vedi Nautilus , britannici, olandesi,, Ora... basta , andiamo a zappare la terra, ma dove? Sta venendo giù la costa ligure, il Veneto, la Sicilia... Altrochè 4.0, la natura ci schiaccia . (DL)

L'EDITORIALE

RIPARAZIONI NAVALI, BACINI E TOMBAMENTI

di Nicolò Reggio

A Genova come in altre grandi città porto i problemi sono tanti , non si riesce a privatizzare i bacini di carenaggio , sono cinque tranne uno già predestinato. L'argomento è stato trattato da Vincenzo Silvestrini nel precedente DL NEWS che ha inquadrato progetti e situazione del gruppo GIN Mariotti/SanGiorgio , e la necessità di spazi per accogliere le navi sempre più grandi. L'argomento è ripreso dal Presidente dell'Yacht Club Italiano , ing. Nicolò Reggio, che (non è la prima volta) difende la sede storica del Club fondato a Genova nel 1879 e lo specchio acqueo del porticciolo Duca degli Abruzzi. Una "ghiottoneria" per i progettisti di spazi che vogliono il suo tombamento per proseguire fino alla foce, cioè bypassando la Fiera (a che serve? dicono) col progetto di Renzo Piano del Blue Print che dà spazio al mare in un dedalo di canali. (DL)

Caro Decio, ho letto, sul tuo rotocalco n. 37, l'esposizione a firma Vincenzo Silvestrini sulla materia delle riparazioni navali a Genova e non posso non intervenire perché se è vero che da un lato sono il Presidente - pro tempore - dello Yacht Club Italiano, con sede nel Porticciolo Duca degli Abruzzi, quindi "toccato" dal Blue Print (oggi Waterfront, domani ...chissà), dall'altro sono anche, professionalmente parlando, vicino al comparto delle costruzioni, delle manutenzioni e delle riparazioni navali (non solo Genovesi).

Parto da una semplice quanto apparentemente banale considerazione: ogni discussione su materie che coinvolgono più soggetti titolati dovrebbe vederli tutti interpellati. Ben vengano quindi i grandi architetti a dettare le regole estetiche, se sanno integrarle in sistemi complessi come quello genovese fatto di un porto nella città, ovvero di un'impresa polifunzionale e di una comunità che vive di tutte, nessuna esclusa, quelle funzioni dalle quali trae profitto.

Perciò, prima di analizzare l'argomento specifico delle cosiddette "riparazioni navali", sarebbe opportuno definire le condizioni al contorno di quel comparto, quanto influiscano sull'argomento, quali effetti possano generare, non come singola entità, ma come una delle funzioni presenti nel Porto di Genova.

Credo che sia a tutti ben chiaro che le suddette condizioni al contorno siano molto complesse, ma non per questo non circoscrivibili a poche primarie valutazioni che mi accingo a identificare, non a descrivere, seppur certo di sollevare critiche, perché troppe righe sarebbero necessarie. Vado quindi per sommi capi, toccando aspetti industriali, economici, sociali, ambientali.

Industriali

Le riparazioni navali - come specifica tipologia di attività nazionale - non esistono più quale attività d'impresa univoca. I porti sono sempre più orientati a diventare terminals di navi in transito, per scopo commerciale. Il peso industriale della grande nautica da diporto è in costante aumento nei grandi porti Italiani.

Economici

Il costo del lavoro industriale navale in Italia è molto alto rispetto a quello in nazioni molto vicine, anche comunitarie. La qualità di quel lavoro è però analoga in nazioni molto vicine, anche comunitarie. Il peso indotto dalla componente turistica sulle città portuali è in costante aumento.

Sociali

La salute dei lavoratori del comparto delle "riparazioni navali", della comunità portuale e cittadina è una importante preoccupazione delle amministrazioni pubbliche.

Ambientali

Restrizioni operative imposte dalle normative, sempre più stringenti, su emissioni nell'ambiente vincolano molte lavorazioni industriali navali. Ciò detto, il Porto di Genova, proprio per la sua attuale distribuzione lungo la città, pur volendo esserne separato, con essa deve necessariamente integrarsi perché tante sono le interazioni obbligatorie, esistenti e continuative di tutte le sue funzioni.

E infatti:

- I terminals commerciali hanno necessità di transiti veicolari pesanti e leggeri e di canali di libero e agevole accesso marittimo.

- I terminals passeggeri hanno necessità di spazi e di collegamenti veicolari leggeri e pedonali, nonché di canali di rapido accesso marittimo.

- Le aree sportive (nautiche) hanno necessità di collegamenti veicolari leggeri e di canali di accesso marittimo sicuro e dedicato.

- Le aree della grande nautica da diporto hanno necessità di spazi e di collegamenti privilegiati, sia via terra che via mare.

- Le cosiddette “riparazioni navali” hanno necessità di spazi, di transiti veicolari pesanti e leggeri.

Ritornando all’argomento oggetto di queste note, Genova, nello specifico, paga errori del passato quando fu creata la cosiddetta Area delle Riparazioni Navali nella sezione di Levante del porto, incastrata tra il Porticciolo Duca degli Abruzzi e la Fiera del Mare, con ciò avviando una commistione di attività e di esigenze profondamente diverse, tutte funzionali all’economia della comunità, ma, francamente, irrazionali.

Da qui credo nascano le storiche contrapposizioni tra i diversi soggetti presenti nell’area.

Oggi, chiaramente, un tale orientamento non avrebbe senso, ma la sistemazione attuale è questa e le soluzioni ne devono tener conto, avendo ben presenti le condizioni al contorno sopra indicate, in un contesto prezioso di confronto unico e, forse, irripetibile tra i vari soggetti titolati che, con passione e determinazione, non si nascondono dietro i “maniman”, ma guardano al futuro del porto di Genova, delle attività industriali ivi presenti, delle tendenze del mercato marittimo, smettendo le contrapposizioni.

Senza negare i suggerimenti proposti dal Waterfront (come progetto di massima) i soggetti titolati (tra questi lo Yacht Club Italiano) si sono quindi liberamente confrontati ed hanno elaborato proposte di integrazione delle realtà esistenti e gravanti sull’area di Levante del Porto di Genova, con particolare attenzione alla valorizzazione delle tante competenze e delle grandi potenzialità esistenti. Nessun privilegio, dunque, ma la razionale comprensione di tutte le esigenze della comunità cittadina e portuale, con risposte coerenti con quanto sopra detto.

Lo Yacht Club Italiano é un soggetto titolato, non privilegiato, non a scopo di lucro, che, per impegno sociale, porta valore tangibile e intangibile alla comunità attraverso la sua attività di servizio alla nautica da diporto e attraverso l’organizzazione di grandi e piccoli eventi sportivi.

Chiudo perciò sottolineando che qualsiasi argomentazione relativa ad attività industriali presenti nel porto di Genova non può e non deve essere trattata separatamente dal contesto generale polifunzionale portuale. Un saluto da Zena ferita, ma viva!

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](https://www.skype.com/people/nicolo_reggio)

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

News dal Propeller Club Port of Genoa

Giovedì 15 novembre alle ore 19,15, presso la Sala Paganini dell'Hotel Bristol Palace di Via XX Settembre, 35. si terrà il “PROPELLER'S SHIPPING DEBATE” alla presenza del Dott. Edoardo Rixi - Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo svolgimento della serata è stata promossa dal Socio Vincenzo Silvestrini: 19,15/19,45 incontro partecipanti, registrazione ed aperitivo, 19,45/21,15 cena, Introduzione, interventi e dibattito coordinato dal direttore di “Transport” (Telenord), Fabio Pasquarelli; tel/Fax 010591793 - cell 3474396660 ;propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenoa@propellerclubs.it

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

LA CASELLA DELL'ASSICURATORE

CATTRE, UNA NUOVA REALTA' LUSSEMBURGHESE NEL CAMPO ASSICURATIVO MARINE E NON SOLO, MA CON IL CUORE GENOVESE.

C'erano già da diverso tempo “rumors” circa l'entrata in scena nel panorama delle Assicurazioni marittime, di un nuovo e potente attore che si celava dietro Cattolica, la Compagnia di Assicurazioni fondata a Verona nel 1896, e che prima d'oggi non aveva mai avuto una specifica connotazione nel ramo trasporti. L'intera operazione, presentata in questi giorni prima a Milano e poi a Genova, verte su una struttura societaria, particolarmente articolata; sicuramente una novità per il panorama assicurativo nostrano, infatti, Cattolica Assicurazioni ha dovuto costituire una nuova società di riassicurazione, CATTRE, sorta dall'acquisizione della lussemburghese CP-BK Reinsurance, e che permette di riassicurare i premi sottoscritti dalle diverse MGAs (Managing General Agencies), che opereranno nei vari rami, e a loro volta controllate al 100% dalla holding finanziaria Estinvest (100% Cattolica), senza avere l'handicap del rating, un'arma in più, necessaria soprattutto per un business, quello Marine a forte connotazione internazionale.

Nello specifico, CATTRE, ha inoltre recentemente completato l'acquisto di SATEC, società veneziana, la prima Agenzia di Assicurazioni plurimandataria specializzata nella sottoscrizione di rischi spaziali, operante dal 1993 e che nel tempo si è specializzata anche per i rischi meteorologici e soprattutto per l'Aviation, a cui appunto da quest'anno si aggiungeranno anche il Marine e i

rischi sportivi, ma che prevede anche il lancio di nuove linee come cyber, financial e mobility & travel.

Quindi, formalmente sotto il capello di SATEC, opererà Mediterranea, la Marine Underwriting genovese, a cui capo c'è il navigato manager del settore, Francesco Dubbioso, già Hull Marine Claims Manager per Generali prima e SIAT dopo, e un team di primo piano, ma il vero mediano di apertura dell'intera operazione, parafrasando la recente sponsorizzazione che vede Cattolica, main sponsor della Federazione Italiana Rugby, è Nazareno Cerni, un vero e proprio "guru" nel campo assicurativo, un'esperienza pluri ventennale nella galassia Generali, con diversi incarichi, successivamente dal 2013 al 2017 Direttore del Ramo Danni Non Auto di UnipolSai e Amministratore Delegato di Siat, e dal luglio 2017 in Cattolica come Direttore Generale e Direttore Danni Non Auto del Gruppo a qui adesso si aggiunge la carica di CEO di CATTRE.

In un mercato Marine, che come evidenziato nel recente meeting annuale degli Assicuratori marittimi mondiali, lo IUMI, ha visto negli anni passati scomparire 100 milioni di dollari di capacità di copertura per l'uscita di sottoscrittori di primaria importanza, tendenza che pare continuare, e che ha visto il 2017 come l'anno peggiore di tutti, che ha portato a una risalita dei tassi di premio, questa nuova avventura dimostra l'intraprendenza e l'arguzia del manager lombardo, leggesi la società di riassicurazione lussemburghese, e anche il tempismo. Bisognerà, adesso, capire se la palla passerà alla mischia o verrà calciata nei 22 metri avversari.

Amedeo Busti

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

GLI URAGANI ITALIANI .NULLA DI IMPREVISTO, NON SAPPIAMO DIFENDERE, PREVENIRE, VIGILARE LE NOSTRE COSTE, LA NOSTRA VITA, LITIGIOSI COME GLI AMBIENTALISTI, IGNAVI COME I DANNATI DEL GIRONE DANTESCO.

Riflessioni di Gaetano Mortola

La Liguria , tra il Ponte Morandi e i danni gravissimi della mareggiata del 29 ottobre, si risolleverà tra qualche anno se saprà gestire la burocrazia e disporre di una efficace difesa della costa e dell'entroterra che, come nel Veneto, anche quella sta franando e sgretolandosi con le piogge incessanti. Pubblichiamo l'intervento del comandante Gaetano Mortola che condividiamo, Negli anni '80 il CNR con il Progetto COST Cee aveva realizzato la boa ODAS Italia 1 e poi la 2 nell'ambito

della flotta oceanografica di buona memoria del CNR diretta da Genova da IAN-CNR da parte dell'ing Mauro Piattelli, mentre in mare vigilava il com.te Salvatore Scotto di Santillo. Questa boa del tipo a palo di 52 metri di lunghezza era stata posta a SE di La Spezia , 27 miglia al largo di Viareggio sulla batimetrica di 500 metri con lo scopo di ricavare i dati essenziali meteomarini utili per capire lo sviluppo delle ciclogenesi, compresa l'altezza significativa delle onde. Questi esperimenti purtroppo cessarono per motivi politico finanziario. Silvestro Sannino, studioso dei fenomeni meteo e oceanografici, ha scritto nel nostro DL NEWS tempo fa che nel Mar Ligure (e lo confermiamo noi dagli anni '60) staziona una bassa pressione come un fungo e fa da spartiacque alle depressioni che si muovono dall'Atlantico disperdendo quelle maledette cellule temporalesche che tanti problemi creano e danni notevoli. Ricordo ancora che ero nel suo ufficio in visita quando l'ing. Fabio Capocaccia mi disse a proposito di un grave incidente in porto (Fabio era Segretario generale Autorità Portuale) che gli avevano telefonato da Porto Sole, stazione meteo di Sanremo, "era in arrivo verso il porto una cellula temporalesca (tromba marina o che)" ; pochi minuti dopo si scatenò una bufera che colpì abbattendola una gru con un operatore a bordo che purtroppo morì. Erano gli anni '80, quindi non c'è nulla di imprevisto , di cambiamenti climatici, compreso il dissesto idrogeologico del Tigullio, Golfo Paradiso, ecc. Credevo che con il Santuario dei Cetacei qualcosa di simile fosse in funzione come la boa ODAS per controllare il mare. Il 29 agosto 2018. è stata posizionata una boa nel Mar Ligure per la rivelazione attraverso idrofoni del passaggio di cetacei, si chiama Whalesafe, ma è un'altra cosa. Mi risulta che a Capo Mele sono posizionate boe meteo di rilevazione dati essenziali del mare per le previsioni , soprattutto sviluppo di onde, e altri dati utili. (DL)

Caro Decio, ti scrivo ciò che penso dei danni fatti dagli uragani locali (italiani). Dal mal tempo tutti oramai hanno capito che c'è da aspettarsi di tutto. Una volta lo spessore delle nuvole di un fronte era di poche centinaia di metri, ora raggiunge cime altissime, con dentro potenti scariche elettriche che quando sparano fanno venire giù le bombe d'acqua . Le differenze di temperature producono poi venti di uragano. Paghiamo per ciò che l'umanità sta facendo a madre terra. Ma paghiamo anche i danni "tangenziali" prodotti dalla corruzione.

Comunque hanno parlato di onde alte 10 metri. Personalmente penso che onde di 10 metri avrebbero fatto molti più danni. Decio, il vento fortissimo (prima da levante poi da scirocco/ mezzogiorno) avrà certamente alzato il livello del mare sulle nostre coste di almeno un metro, quindi anche l'effetto delle onde risulta più devastante, magari anche con onde di 6 metri. Tuttavia solo le boe di registrazione possono dire quanto fossero alte le onde. E' difficile calcolarlo da terra. Il molo di Rapallo come quello di Santa Margherita penso (lo pensano tutti) sia stato costruito su di una base " tangenziale". Un molo costruito bene deve essere ancorato sul fondo non con il peso dei moduli precostruiti ma rinforzato con grossi piloni di acciaio e cemento infiltrati sul fondo per parecchi metri. Non credo sia stato fatto altrimenti avrebbero resistito alla furia del

mare. Pensa che nel mare del Nord costruiscono le piattaforme petrolifere che devono resistere a onde di 27 metri .

Carissimi saluti

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

○*○○*○*○*○*○*○*○*○○○○○○○

DaMassimo Franzi direttore Stella Maris Genova riceviamo

“Considerazioni sulla fatica e lo stress dei marittimi”

L’attività lavorativa degli operatori marittimi è caratterizzata da una serie di problematiche relative a malattie professionali ed eventi stressogeni che si ripercuotono negativamente sul fattore sicurezza.

tali lavoratori sono soggetti infatti a situazioni di notevole rischio professionale e stress lavorativo, essendo continuamente esposti a rumori, vibrazioni, agenti biologici e chimici, variazioni improvvise del microclima, rischi per l’apparato osteoarticolare (imputabili a movimentazione manuale dei carichi) e altre criticità correlate alla tipologia delle attività svolte.

in tema di malattie professionali, le neoplasie provocate dall’aerodispersione delle fibre di amianto, un tempo massicciamente presenti sulle navi, e l’ipoacusia generata dai rumori provenienti dai motori delle sale macchine, rappresentano gli eventi dannosi denunciati con maggiore frequenza.

occorre segnalare inoltre, l’incidenza di altri fattori di rischio di natura esterna, come ad esempio le repentine variazioni climatiche e le avverse condizioni meteo marine che si incontrano durante i lunghi viaggi in mare e che sottopongono l’organismo del personale imbarcato a situazioni di forte stress.

la problematica riconducibile al sovraccarico di lavoro derivante dalla riduzione del numero degli equipaggi, la lontananza forzata dalla famiglia e dagli affetti, la variabilità di latitudine, i lunghi periodi di astinenza sessuale e altri fattori contingenti, sovraespongono questi lavoratori, a gravi patologie non disgiunte dal proprio lavoro.

nello specifico tali disfunzioni si estrinsecano in: alterazione sistematica del ciclo sonno-veglia, affaticamento, depressione, irritabilità, ansia, frustrazione ecc. questi fattori di stress, non solo rendono il marittimo particolarmente vulnerabile sotto il profilo psico-fisico, ma inficiano in termini di sicurezza anche le condizioni di navigazione.

sotto questo aspetto non è infatti casuale che il 60% dei sinistri marittimi sia direttamente riferibile all'errore umano.

tra le tante questioni che affliggono i naviganti, rientra indubbiamente quello dei sequestri operati dalla pirateria somala, fenomeno drammatico anche per l'intero commercio marittimo.

sono migliaia i marittimi che rischiano quotidianamente la propria vita e che diventano merce di scambio per questi criminali, il cui unico scopo è quello di conseguire profitto attraverso la formula del riscatto.

in un contesto nel quale si costruiscono navi di dimensioni sempre più grandi e si progettano imbarcazioni futuristiche senza equipaggio, appare quantomeno paradossale non soffermarsi sulle difficoltà esistenti, cercando di risolvere i problemi di una categoria, quella marittima, che opera all'interno di un settore che potremmo definire strategico per l'intera economia mondiale, considerando che circa il 90% degli scambi commerciali avviene via mare.

a mio avviso sarebbe pertanto necessario che la sicurezza della gente di mare non fosse considerata come un costo improprio della produzione o un mero optional, ma un valore irrinunciabile dal quale partire, pena il rischio di vanificare qualsiasi ragionamento basato sulla crescita e la competitività. l'imperativo è dunque intendere la sicurezza come un bene assoluto che va salvaguardato e difeso, perché senza di essa non c'è e non può esserci sviluppo.

nel nostro mondo esiste certamente il profitto ma anche l'esigenza di garantire centralità all'uomo e alle sue condizioni di lavoro.

Felice Magarelli

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

PUBBLICAZIONI, LETTURE, EVENTI

...Ti regalo una città, un libro sulla criminalità in Liguria

Giuseppe Viscardi , manager istituto di credito, scrittore, autore del libro...Ti regalo una città ci scrive. Sarebbe bene riflettere sulle sue parole , personalmente sono d'accordo con la storia che racconta in questo suo terzo libro. Una cittadina del ponente ligure commissariata per mafia , il riscatto dei cittadini contro la ndrangheta che ha dilagato in tutta la Liguria (e il Paese) portando un massiccio aumento della droga soprattutto tra i giovani. Dobbiamo presentare il libro , coraggioso, denuncia dati di fatto , realistici, ma chi si fa avanti ? (DL)

Caro Lucano, ho avuto modo di leggere ed apprezzare moltissimo la recensione che ha fatto del mio ultimo romanzo, "... Ti regalo una città".

Anzitutto ci tengo a ringraziarla. Ha sempre avuto parole molto sensibili verso i miei libri, e per un narratore di storie - quale ritengo di essere - la più grande soddisfazione è essere compresi, prima che apprezzati.

Per quanto riguarda quest'ultimo lavoro, al ringraziamento per l'ospitalità tra le sue pagine associo quello per aver definito il libro come "coraggioso", per i temi trattati.

In realtà, come lei ben sa, a me piace raccontare vicende umane: storie speciali di persone normali, come dico spesso. Dopodiché curo il contesto, che in questo caso è duro da digerire, perché parlo (purtroppo) di fatti che hanno attinenza con la realtà, anche se ogni elemento da me inserito nel testo - tempi, nomi, geografia, fatti - costituiscono pura invenzione letteraria. Realistico, ma non reale.

Se poi, insieme alle vicende dei miei personaggi, si riesce anche a proporre qualcosa di utile per la comunità, meglio ancora. Tutto questo nonostante il fatto che personalmente abbia sempre guardato in tralice la letteratura (e in generale l'arte) con annesso impegno politico e sociale. Forse sono l'ultimo dei romantici, chissà...

Se qualcuno dei suoi tanti lettori fosse interessato ad approfondire l'argomento e a condividere questo afflato socio/letterario, e magari a parlarne in pubblico, ne sarò felice.

Grazie per l'attenzione, e buon lavoro!

Giuseppe Viscardi

LE NAVI DEI FLORIO

Storia delle attività armatoriali 1840-1931

di PAOLO PICCIONE

Un imponente catalogo questo di Nuova Ipsa Editore , www.nuovaiipsa.com, con sede a Palermo e distribuito da Messaggerie Libri SpA soprattutto medicina (omeopatica e altro) , saggi, arte, ultimo La sindrome di Lyme .

Le navi dei Florio è un volume in sedicesimi, copertina cartonata, grafica di alto valore, tantissime tavole a colori, foto di navi e di manifesti, sottotitolo, Storia delle attività armatoriali 1840-1931 scritto da Paolo Piccione, progettista navale, architetto, storico, autore di numerose opere sulle navi più significative della nostra marina mercantile.

Una ricerca non semplice, mancando a Palermo i registri delle navi a vela, in realtà questo libro è molto dettagliato nel descrivere non solo una storia, ma tante storie di imprenditori che in quella Sicilia preunitaria e rivoluzionaria con una influenza politico commerciale inglese si apriva alla grande Storia della nascita della nazione italiana e degli armamenti incrociati con altre società di interesse nazionale.

E infatti – scrive Piccione – negli anni trenta anche se l'attività armatoriale di Vincenzo Florio inizia negli anni venti- l'armatore più importante della Sicilia fu l'imprenditore anglo-siciliano Benjamin Ingham alle cui attività commerciali Vincenzo Florio fu spesso legato.

Sono rari i libri storiografici che riescono a coniugare la scientificità del testo con le immagini contestuali, perché l'autore non lascia una virgola che non sia generatrice della storia di una famiglia che ha fatto la mariniera italiana. Nel 1881 l'Italia marinara fu messa a nudo da una commissione d'inchiesta parlamentare che presentò le gravi carenze e le necessarie opere di rinascita per adeguarsi alle marine europee. Vincenzo Florio aveva intrapreso, pur in una Sicilia che era ancora più importante di oggi per vastità di iniziative e di patrimoni, un modo di intrecciare commercio, compravendita di unità, nuove costruzioni nei cantieri, (creando quello di Palermo), gestione della flotta in modo moderno. Da bottega ad azienda di dimensioni globali, si direbbe oggi che le famiglie contano ancora, e si tramandano le generazioni piuttosto che cedere il patrimonio di cultura e di capacità.

Quello che stupisce in Le navi dei Florio è il numero di navi ordinate, oggi che ci meravigliamo se le "alleanze" fanno numeri da capogiro nell'ordinare navi. Dopo il capostipite Vincenzo il timone passa al figlio Ignazio che porterà avanti il disegno paterno di abbracciare la Sicilia imprenditoriale con la nazione, nonostante litigi anche in casa sicula, come Palermo vs Catania, ecc.

L'alleanza tra il genovese Rubattino e i Florio alla base della storia costituisce un braccio armato di navi e di nuove unità che porteranno la flotta mercantile italiana dalla prevalenza velica a quella a vapore, la loro fusione. In sintesi in questa dettagliatissima storia entrano in gioco grandissimi personaggi come Erasmo Piaggio, che nel 1894 lascia il Parlamento per diventare amministratore delegato, e quindi la sede dei Florio da Palermo si trasferisce a Napoli e poi a Roma per ritornare a Napoli. Le famiglie Raggio insieme ai Piaggio battono le floride rotte oceaniche per il trasporto non solo delle merci ma anche degli emigranti italiani verso le Americhe. Da questi intrecci di interessi colossali nascerà la Navigazione Generale Italiana che assorbe le società, gestirà le sovvenzioni postali. Una flotta, italiana, la quinta al mondo che nel 1885 comprendeva al netto 109 unità (significative le immagini nel libro), non tutte competitive per età.

Raggio venderà la sua flotta nel 1885 , Piaggio a NGI nel 1885 e poi ecco il nuovo secolo fino agli anni venti in cui nacque la Tirrenia , storica società di fusioni (Adria di Fiume) .Il programma di rinnovamento della flotta agli inizi del secolo , la costruzione dei bacini di carenaggio a Palermo , la consuetudine di avere in mano le “caviglie di un timone” che spazia dalla politica alla tecnologia , i rapporti con gli armatori genovesi, triestini (Cosulich), la nascita dell’IRI.

La marina mercantile italiana non è come oggi in mano a dirigenti o funzionari della burocrazia, ma gente che sapeva quel che il mare è e come sfruttarlo per il Paese.

Il volume, insomma di cui abbiamo tracciato un profilo per sommi capi , è dettagliatissimo, ogni riga riassume storie, ma ci stupisce ancora di più il rapporto Florio con lo Yacht e le unità da regata. Un capitolo entusiasmante, altroché i megayacht di oggi! I Florio avevano una flotta di navi leisure , sapevano vivere !

Nel 1915 i fratelli Florio ordinano navi in Inghilterra, noli alti e poi la crisi, subentra nel 1925 un altro grande , Achille Lauro. La storia è questa. Ci ritorniamo.

Ricco l’archivio fotografico con la Scheda della Flotta (che arriva fino alla fine anni ’50) . (DL)

LEXTRASPORTI

Anno VII marzo 2018 , www.lextrasporti.com, LexTrasporti , mensile di divulgazione del diritto dei trasporti-indipendente a diffusione gratuita , edita a Genova e diretta da Luca Florenzano, vicedirettrice, Daniela D’Alauro, 18 pagine fitte di articoli a tema attuale di avvocati di studi avvatissimi : una miniera di conoscenze di casi avvenuti e come risolti, una rivista anche con alcuni interventi in inglese, valida per i crediti formativi degli studi professionali legali e delle assicurazioni.

Info@lextrasporti.com

RISCHI METEOMARINI E FINANZIARI, per la prima volta insieme in un libro originale

NAVIGARE I MERCATI CONOSCERE IL MARE

Il patrimonio, Un viaggio di scoperta in un mare incerto su cui imparare a navigare

a cura di [Gianfranco Meggiorin](#), [Bruno Zanaboni](#), [Marco Oriani](#), [Andrea Giongo](#)

Una realizzazione editoriale a cura di Associazione Italiana, Private Banker AIPB , edizione di prestigio, copertina cartonata, rilegatura in sedicesimi filo refe, 100 pagine, fotografie marine stupende, pubblicazione omaggiata nel corso del convegno organizzata con e nella sede della Banca d'Italia a Genova col Propeller Club.

L'idea è quella di mettere in parallelo gli interventi, con lo skipper per eccellenza gubernator di Navimeteo, sede a Chiavari , clienti le più grandi compagnie crocieristiche del mondo per le previsioni meteo, Gianfranco Meggiorin.

I rischi sono sempre sulla cresta dell'onda , sia meteomarini sia finanziari, non bisogna creare aspettative, affrontare le cose con giudizio, non esagerare, avere fiducia.

PERCHE' MARE METEO E FINANZA SI ASSOMIGLIANO

Lo scenario , le parole chiave: il mondo dell'economia e quello della finanza, affidabilità, condivisione, condizionamenti, dialogo, disponibilità, esperienza, mutamento, instabilità (groppi di vento...) , interpretare, scelta (in mare le decisioni si impongono), assicurare, rischiare (il rischio in mare è talvolta un'incognita...), scenario (l'universo nel quale il marinaio si muove) , burrasca (bisognerebbe evitare di farsi sorprendere dalle condizioni meteo) , apprensione, prevedere, rinunciare (talvolta la scelta più sensata è quella di non partire), limiti (saper riconoscere i propri limiti e quelli del proprio mezzo è un fatto che permette di allargare l'orizzonte della propria navigazione).

Un libro di mare? Um libro di finanza ? Forse tutt'e due se si seguono i principi di buona condotta , Alcuni esempi:

I principi di buona condotta

“ Prudenza evitando di essere sorpresi... nelle conclusioni gli autori scrivono: ... sfogliando ,le pagine di questo libro, viene da chiedersi chi possa non risentire del fascino dell'elemento acqua e della sua vastità dirompente. E' facile parlare di mare a chi lo ama. Ciononostante realizzare questo progetto non è stato un compito semplice. Per la prima volta abbiamo cercato di indirizzare i moti oceanici verso un obiettivo determinato, ponendo la potenzialità narrativa e dell'immagine al servizio di una realtà, quella finanziaria, che apparentemente nulla ha a che vedere con gli inarrestabili moti delle onde. Il legame tuttavia tra questi due mondi si è appalesato con forza...” (DL)

VICISSITUDINI ITALIANE

Caro Decio ,come anticipato telefonicamente ti invio mail del libro che presenterò al pubblico nella sala Fratelli Stellati vicino Oratorio dell'Assunta in Varazze nel prossimo primo dicembre ore 16.30 (la sala è vicino al palazzo comunale guardandolo a destra dello stesso).

Il libro si intitola Vicissitudini Italiane, non è messo in vendita ma sarà donato alla locale biblioteca civica comunale Eugenio Montale, per libera consultazione culturale della cittadinanza.

Ti arriverà l'invito ufficiale dal Comune in tempo per assicurarci della tua presenza.

Stefano Giacobbe

○*○

LE CONVERSAZIONI SCIENTIFICHE DI SILVESTRO SANNINO

LA LUNA : IL SUO FASCINO, I SUOI MISTERI SCENDE LA LUNA E SI SCOLORA IL MONDO.

Recentemente, 27 luglio del corrente anno, un'eclissi totale di Luna, peraltro ben visibile con il cielo chiaro, sgombro da nubi, ha indotto la gente a riconsiderare la sua presenza, i suoi legami ancestrali; a riesaminare alcuni aspetti dell'influenza dell'astro selenico nella lunga, avventurosa vicenda umana. Amica fedele e fonte di luce nelle gelide notti invernali, ostenta sempre la stessa faccia enigmatica tenendo gelosamente nascosta l'altra, come gli uomini fanno col proprio carattere. Un'idea immediata per la gente comune, come ci ricorda la nota melodia napoletana "Luna Caprese", è quella "ca' fa' sunna' 'll'ammor'e 'nnamurate" anche se molti giovani, ben coperti da tatuaggi integrali e dai pantaloni accuratamente "stracciati", storcono il naso: roba da ingenui creduloni, da nostalgici antiquati, superati e rottamati! Eppure per secoli, per millenni la Luna ha avuto un'influenza sulla vita dell'uomo, sui suoi modi di essere e di pensare, sulle sue attività, che non trova riscontro in nessun altro fenomeno naturale. Il suo moto di rivoluzione attorno alla Terra – lunazione – viene scandito dalle fasi lunari e l'uomo lo ha preso in considerazione, con i mesi e le settimane, per misurare il tempo. Ad esso sono state associate le influenze più disparate; le date delle feste religiose come la Pasqua, e poi in relazione al tempo atmosferico, con ricadute dirette su attività primarie come l'agricoltura, la pesca, la caccia, i viaggi e così via. Una infinità di proverbi e di aforismi sono stati formulati fin dai tempi più remoti, dall'uomo del paleolitico e poi da quello del neolitico fino a quello che ha inventato la

scrittura, che ha registrato le credenze più diffuse ed ha cercato anche di trovare per esse qualche spiegazione plausibile. Già in Omero si hanno riferimenti in merito ampliati dai primi logografi. Teofrasto, allievo e successore di Aristotele, fornisce un insieme di segni in relazione ai fenomeni naturali e a quelli meteo in particolare. La materia viene ripresa da Arato da Soli nel poemetto *Fenomeni e Pronostici* in cui vengono enunciati molti aforismi e precetti relativi alla influenza della Luna sul tempo atmosferico. Anche Virgilio nelle *Georgiche* richiama numerosi casi di influenza della Luna specie in agricoltura. Seneca e Plinio, seguiti da tutti gli enciclopedisti medievali, riportano gli antichi proverbi e precetti: tra questi notevoli sono l'epoca del taglio degli alberi per una buona stagionatura del legname e la relazione tra la posizione della Luna e le maree. Dante ricorda tale legame nella limpida, efficace analogia che fa nel XVI Canto del *Paradiso* (vv.82,84).

“E come ‘l volger del ciel de la Luna
cuopre e discuopre i liti senza posa,
così fa di Fiorenza la fortuna.

La causa del fenomeno della marea, con il flusso e riflusso delle acque, veniva attribuita alla Luna fin dalla antichità ed in particolare da Cesare che poté osservare le ampie maree dei mari del nord. E tuttavia ancora dopo Dante molti illustri personaggi, tra cui Pico della Mirandola e Leonardo da Vinci, negavano tale rapporto di causa/effetto. Lo stesso Galilei, in polemica con Keplero, era scettico nel ritenere la Luna causa delle maree. Poi venne Newton con la sua *Gravitazione Universale* e la spiegazione del fenomeno trovò la corretta via scientifica. Ma la Luna continuava a suscitare il suo fascino, il suo alone di mistero – perché la Luna mostra sempre la stessa faccia? – sia presso la gente comune, sia presso poeti, scrittori e artisti: basti ricordare per tutti la Luna nella *Poesia* di Giacomo Leopardi.

La luce cinerea. Alcuni aspetti dei fenomeni associati alla Luna sono stati considerati in suggestive analogie sin dai tempi più remoti. Ad esempio la luce cinerea, vale a dire il disco lunare che si vede appena dopo il novilunio, illuminato dalla Terra mentre una falce molto sottile viene resa splendente dal Sole. La luce cinerea appare tenue, velata e al passare dei giorni diventa sempre più sbiadita, attenuata dalla falce luminosa che cresce. Apollonio Rodio, nel *Libro IV*, ove canta il *Nostos degli Argonauti*, richiama la luce cinerea quando gli eroi sono presi dalla sete nel deserto libico e trovano, su indicazione della ninfa Egle, una fonte miracolosa, vicina al lago Tritonide, sotto una roccia divelta da Ercole da poco passato di lì, ove aveva ucciso il drago. Una volta dissetatisi gli Argonauti cercarono Ercole ma invano; solo Linceo, dalla vista acuta, credette di vedere in lontananza Eracle “come si scorge o pare di scorgere la Luna nebulosa, grigia e tenue nel primo giorno del mese (lunare)”. E così Ercole anche da lontano salvò i suoi compagni arsi di sete, aggiunge il Poeta (vv. 1458 e 1480). Pure Publio Virgilio Marone, nel sesto libro dell'*Eneide*, ricorre ad una elegante ed efficace analogia con la luce cinerea quando l'eroe troiano Enea discende nell'*Averno* e si trova in una grande foresta piena di anime vaganti; tra esse riconosce la regina Didone, suicida per amore, e gli sembra di vederla fra le

soffuse ombre oscure “qualem primo qui surgere mense aut videt aut vidisse putat per nubila lunam” (come chi al principiare del mese scorge o crede di vedere la Luna nella sua luce cinerea)

LE ECLISSI DI LUNA.

Le eclissi di Luna, le quali si verificano quando l'astro selenico si trova allineato con il Sole e la Terra, tra i fenomeni lunari è quello che ha suscitato nell'uomo le sensazioni più forti e più disparate: meraviglia, timore, angoscia, curiosità, paura, riflessione, sentimenti religiosi. L'eclissi del 27 luglio scorso è stata una eclissi totale ed una delle più lunghe perché la Luna si trovava quasi all'apogeo (punto più lontano dalla Terra) e la traiettoria del suo centro secava l'ombra terrestre proprio nel mezzo. Tutti i media hanno fornito gli elementi astronomici dell'evento che coincideva anche con una posizione di Marte, il pianeta rosso, che era in opposizione al Sole, molto vicino alla Terra e quindi molto luminoso. Per avere un'idea semplice ma corretta sul piano concettuale, del meccanismo quantitativo dell'eclissi occorre considerare che la Luna ha un diametro medio di poco superiore al mezzo grado e si muove sulla volta celeste, da ovest verso est, di circa mezzo grado per ora. La Terra ha un diametro quasi quattro volte quello della Luna e la sua ombra, alla distanza delle Luna, presenta un'ampiezza proporzionale, circa due volte e mezzo maggiore della Luna, equivalente a poco più di un grado e un quarto sulla volta celeste. Quando la Luna incomincia ad entrare col suo bordo sinistro nel cono d'ombra della Terra comincia l'eclissi e fino a quando anche il bordo destro scompare si ha una fase di eclissi parziale. In questa fase la Luna assume la forma di una falce con gobba a ponente, come una D. Per quanto detto sopra tale fase dura circa un'ora. Poi la Luna scompare nell'ombra della Terra e per attraversarla il suo centro deve spostarsi di poco meno di un grado e quindi impiega, al più, poco meno di due ore, cioè 106 minuti al massimo. Dopo tale intervallo di tempo si comincia a vedere di nuovo il bordo sinistro della Luna e poi una falce sempre più grande, a forma di una C, fino a quando anche il bordo destro emerge illuminato. Anche questa fase di emersione, di eclissi parziale, dura all'incirca un'ora. Pertanto l'intera eclissi, totale e parziale, dura circa 230 minuti, ossia quasi cinque ore. Nell'eclissi del 27 luglio 2018 la durata dell'eclissi totale è stata di 103 minuti, poco meno del massimo assoluto di 106 minuti circa, mentre quella umbrale complessiva è stata di 234.5 minuti, cioè tre ore e 54 minuti e mezzo. I tempi legali dell'eclissi sono stati: inizio eclissi umbrale parziale U1 20:24:27; inizio eclissi totale U2 21:30:15; fine eclissi totale U3 23:13:12; fine eclissi umbrale parziale U4 00:19:00. All'istante di eclissi max, alle ore 22:28:18 la Luna era allo zenit del luogo nell'Oceano Indiano in latitudine 19° S e longitudine 56° E. In internet, alla voce “Total Lunar Eclipse of 2018 Jul 27” si può recuperare una tavola della NASA, e quindi della massima attendibilità, sugli elementi della eclissi con grafici illustrativi semplici ma indicativi.

La storia ci offre molti casi di eclissi di Luna famose, come quella che precedette la battaglia di Arbela vinta da Alessandro Magno il primo ottobre del 331 a.C. e quella osservata da Cristoforo Colombo alla Giamaica il 29 febbraio 1504. Queste ed altre famose eclissi servirono per determinare le longitudini dei

luoghi. L'argomento longitudine ha una importanza ed un interesse tali che si rende necessario dedicare ad essi uno spazio adeguato e quindi verrà trattato in altra occasione.

AFORISMI E PROVERBI LUNARI.

Le usanze, le credenze, i proverbi, gli aforismi legati al moto lunare sono molto numerosi; alcuni hanno un fondamento valido, altri restano solo mere congetture o ingenua credenze. Ad esempio il detto di "far vedere la Luna nel pozzo" riferito ai paesi del Mediterraneo indica una cosa impossibile poiché la Luna nel suo moto di rivoluzione attorno alla Terra raggiunge una declinazione massima di 28° mentre per passare allo Zenith di El Agherila nella Sirte, il luogo più meridionale del Mare Nostrum in 30° N, essa dovrebbe avere una declinazione di almeno 30°. Si legge e si sente spesso "il Sole era allo Zenith", per indicare la posizione del sole a mezzodì dei mesi più caldi, i mesi del solleone. Poiché la declinazione del Sole raggiunge un massimo di 23°27' a fortiori non potrà mai passare allo Zenith nei nostri luoghi. Eratostene dovette riferirsi a Siene, nell'alto Egitto, per avere il Sole nel pozzo il giorno del solstizio estivo. Molti lavori agricoli si svolgevano e si svolgono con le fasi lunari. In genere le semine si fanno con Luna crescente (I e II quarto); la pota si fa a Luna calante, ultimo quarto ('a sottile 'e Luna dei napoletani); il travaso di vini si fa ancora con l'ultimo quarto ma in regioni diverse cambia la liturgia. La Luna di marzo ha particolare considerazione non solo perché determina la data della Pasqua (domenica dopo il plenilunio che segue l'equinozio di primavera), ma anche perché il vino naturale è ormai abbastanza limpido ma conserva ancora un certo grado zuccherino per cui messo in bottiglia riprende a fermentare e quindi conferisce al vino un po' di frizzante. La pratica può andare per vini leggeri e delicati come il Lettere; per i grandi vini (Aglianico, Chianti, Barolo, Brunello etc.) è blasfemia. Il taglio del legno si fa con l'ultimo quarto di Luna, in un periodo in cui l'albero riposa (pieno inverno), condizione necessaria per preservare il legno dal tarlo e dal rapido degrado. Qui vi sono fondamenti a sostegno della pratica per la ridotta attività linfatica delle piante ed anche l'esperienza conforta la regola. Navi in legno ben tagliato e stagionato hanno navigato anche più di 100 anni senza accusare tarli o degrado delle ossature e del fasciame

La Luna e il tempo. Molti sono gli aforismi che legano la fase o l'aspetto lunare al tempo meteorologico. L'acqua alta è favorita da grandi ampiezze di marea (alla Luna nuova e alla Luna piena, dette sizigie) associate a bassa pressione (per ogni mb di pressione sotto la media il livello del mare si alza di un cm.). Venezia soffre di acqua alta quando, oltre alle condizioni appena indicate, il vento soffia da scirocco. Gli aloni attorno alla Luna sono dovuti a particolari stati igrotermici dell'aria ed i proverbi ad essi associati hanno un fondamento fisico come pure il colore della Luna. Due aforismi molto noti sono: "Quarta vel quinta qualis sit tota Luna talis" (il tempo del quarto o del quinto giorno del mese lunare dura per tutta la lunazione); "Luna coricata o a barchetta, marinaio in piedi; Luna allerta marinaio coricato. Per quanto riguarda il primo esso vuole essere una previsione a medio/lungo termine che non trova riscontro

nell'esperienza normale. Tuttavia se si riferisce ai periodi attorno agli equinozi, le forti variazioni della declinazione del Sole e quindi dell'insolazione, rendono il tempo mutevole e quindi l'aforisma non regge (si ricorda spesso, anche in letteratura, la procellosa, incostante e perfida primavera; marzo è pazzo e così via); ma nei periodi intorno ai solstizi le variazioni di insolazione sono piccole ed il tempo è più uniforme per cui l'aforisma può trovare conforto nell'esperienza pratica. Per quanto riguarda la Luna a barchetta non esistono relazioni tra il particolare aspetto della Luna (del I quarto e dell'ultimo quarto) e non si fa fatica a riscontrare nella pratica tempo bello con Luna coricata o a barchetta e, viceversa, tempo brutto con i corni della Luna verticali. D'altra parte il tempo può cambiare anche in poche ore mentre la particolare posizione della Luna dura giorni e settimane. Ma allora perché i marinai, che dovevano avere una certa dimestichezza con il tempo atmosferico altrimenti non portavano la pellaccia a casa, adottavano il predetto aforisma privo di relazioni fisiche col tempo? Finora non ho trovato una spiegazione convincente in merito; ed allora la fornisco io, in attesa di una migliore. In realtà le posizioni della Luna, a barchetta o con i corni verticali, non mutano da un giorno ad un altro ma sono legate alle posizioni relative di Sole e Luna sulle rispettive orbite. Senza ricorrere a calcoli che riuscirebbero ostici per il lettore non specialista ma che si trovano in molti trattati di Astronomia,

Quando la Luna ha una declinazione superiore a quella del Sole e cresce essa viene illuminata dalla Lucerna del mondo da sotto, sul lato inferiore, ed appare a barchetta o coricata (si ricorda, en passant, "lo lume di sotto della Luna" di Dante nel XXVI dell'Inferno). Questa condizione si ha nei mesi invernali e specie in dicembre e gennaio. Viceversa quando la Luna nuova ha una declinazione inferiore a quella del Sole viene illuminato in alto ed appare con i corni verticali. Condizione che si verifica da fine giugno in poi quando il tempo a mare volge al bello. Si può dire quindi che l'aforisma ha un suo fondamento fisico se visto come previsione stagionale.

La Caduta - D'altra parte una indicazione concettualmente analoga sulle condizioni del tempo in relazione a particolari condizioni astronomiche la ritroviamo nell'incipit della stupenda Ode del poeta Giuseppe Parini "La Caduta": "Quando Orion dal cielo//declinando imperversa;//e piogge e nevi e gelo sopra//la Terra ottenebrata versa...". La costellazione di Orione imperversa declinando, cioè è molto presente nel cielo invernale (a mezzanotte di Natale si trova giusto in meridiano) quando il tempo è piovoso e gelido. Il poeta allora di 56 anni ma già logoro, infermo e col peso della vecchiaia si avventura per la strada, cade in terra e viene soccorso da generosi passanti. Orione visibile in cielo come simbolo invernale; altre costellazioni vengono prese a simbolo di altre stagioni e quindi del tempo associato.

La Luna col suo fascino e con il suo sguardo enigmatico, a somiglianza della Gioconda di Leonardo, è sempre là a guardarci sornione, ammiccante, a ricordarci che la sua natura, la sua essenza richiede molta sapienza per essere letta, decifrata, compresa.

Torre del Greco, 6 novembre 2018

fine