

DL NEWS comunicazione 19 febbraio 2018

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

CONTENUTI: Dalle mutue del seicento ai giorni nostri; Euroflora e i Parchi, metafora dell'esistenza; Lo sviluppo delle connessioni elettriche sottomarine; Sicurezza sulle navi e formazione; Psicologia delle emergenze rare; Le mamme-mogli dei naviganti ; Attualità e cultura.

EUROFLORA e i Parchi , metafora dell'esistenza di Decio Lucano

Ora che la manifestazione florovivaistica internazionale Euroflora si terrà nuovamente a Genova e in particolare ai Parchi di Nervi dal **21 aprile al 6 maggio 2018**, nonostante gufi, politicanti fessi e associazioni ambientaliste che vogano contro , voglio raccontare come vedo io tutta la storia frequentando i Parchi, a due passi da casa, da oltre 50 anni.

Da bambino avevo letto un romanzo di Salvator Gotta , s'intitolava **Il piccolo giardiniere** edito da Mondadori nel 1946 con belle fotografie di Federico Patellani. Un libro dell'autore de **Il piccolo alpino**, un grande successo a quei tempi. Questo testo invece era molto delicato , diverso dai libri di un autore prolifico (da Ottocento fu tratto il primo sceneggiato), narrava la storia di un bambino che sostituisce il papà ammalato nella cura del giardino di una villa di **Santa Margherita Ligure , il Conventino**, oggi trasformata in miniappartamenti, diventato ritrovo di artisti e uomini di cultura durante la seconda guerra .

Salvator Gotta nel racconto insegna al bambino a conoscere e amare , oltre che coltivare e curare, una grande varietà di piante e di fiori di cui la villa è circondata nelle sei fasce digradanti verso il golfo del Tigullio, poco più a est di Nozarego..

Dal libro dei visitatori del Conventino si legge: *< Seminate fiori e gentilezza: nel crepuscolo della vita avrete pace e riposo, perchè gentilezza e fiori hanno valore eterno. Alcuni semi caddero nel terreno del Conventino... Non vale conoscere venti oppure duemila nomi di piante , bensì saper soffocare costantemente le male erbe, e, come nella vita, incoraggiare solo quelle piante che danno fiori nella divina luce del sole. Da un mucchio di pietre nacque un paradiso >* (21/06/1937)

Il racconto del piccolo giardiniere me lo sono portato dentro il mio animo di adolescente finchè accadde la coincidenza della vita quando ereditai una cinepresa . Nel 1963 andai a trovare Salvator Gotta a Portofino proponendogli di realizzare dal libro un documentario in 16 mm. L'idea lo entusiasmò a tal punto che cominciammo quasi subito (ci volle una sceneggiatura) e facemmo le riprese in una settimana nel piccolo paradiso terrestre del Conventino interpretato dallo stesso autore, da Roberta Ninchi e un bambino Josi di Santa Margherita. Lavorai poi di moviola e portai la pellicola in uno studio di Milano che impose l'audio con una voce fuori campo e in sottofondo la musica di Rachmaninoff. Il documentario venne proiettato in diverse occasioni a Rapallo e Genova raccogliendo molti consensi e la nostra soddisfazione senza scopi commerciali per aver fatto conoscere un piccolo paradiso. Nel 1987 il Rotary Genova Est, nella ricorrenza del centenario della nascita di Salvator Gotta, organizzò nel Teatrino di Portofino la proiezione del documentario alla presenza del figlio , di Mimma Mondadori, di illustri personalità dell'epoca. Riporto ancora dalle parole del documentario mentre scorrono le immagini di una grande varietà di piante, ...< *L'arte di*

governare un giardino dimostra che la natura deve essere dominata ...è la vita di qualche specie brutale , e la morte o la servitù delle altre. L'arte del giardiniere consiste nel proteggere le specie più belle , che sono anche le più delicate, dare un posto a ciascuno, aiutare i deboli e frenare gli audaci . Sostituire alle forze cieche un saggio equilibrio... Il saggio giardiniere corregge il “principio di autorità” col principio di persuasione. Ed è così che un giardino può vivere sotto il cielo , cercando ed esprimendo ogni giorno il senso della giustizia, della pace e dell'armonia... Nella cura dei fiori c'è il nocciolo della vita >.

Ho ripreso in questi giorni un delicato libro edito dall' associazione “ A Compagna “ nel 2008 scritto da Marcella Rossi intitolato “ I Parchi “ con immagini di acqueforti che racconta una particolare “ navigazione “ nei Parchi di Nervi . Marcella Rossi Patrone è una donna colta, storica di Nervi, che in questo libro trasforma con la levità stilistica coniugata con un forte sentimento morale che le sono proprie la storia dei Parchi, di questo patrimonio botanico nato dagli anni venti , e l'incontro con i personaggi “storici “ , prima che l'incuria, l'abbandono , la mancata gestione pubblica degli ultimi anni portassero al degrado attuale. I Parchi e la valorizzazione e la gestione partecipata del territorio sono una cosa sola: “Bellezza e onestà vi salveranno” insisteva Rachele Farina nelle sue celebri battaglie ambientali nel golfo spezzino. Marcella Rossi cerca, nella sua passeggiata nel territorio della natura dei Parchi , i sentimenti , ricavati dai personaggi che incontra e intervista. Una metafora dell'esistenza umana; passioni e lotte per far crescere i Parchi, uomini e natura, speranze e disillusioni si sciolgono tra le mani nelle pagine delicate di Marcella Rossi.

DALLA MUTUE DEL SEICENTO AL MANAGEMENT 2018

Quando le Assicurazioni Vita erano di “ tristo augurio “ e i Lloyd's fecero il sorpasso ai nostri adulatori italici/ I nostri avi erano molto meno provinciali di oggi
Un commento alla luce del sole sul futuro delle polizze corpo e merci
Risolvere i problemi di chi naviga e fa commercio

L'articolo di Tobia Costagliola (Storia delle Assicurazioni Marittime, DLNews n. 6) è stato una sorprendente boccata d'aria in questo mare di ignoranza e provincialismo.

Un'analisi approfondita e documentata di quanto di buono si è fatto nel nostro paese, ed un rimando semplice e diretto a quanto bisogna fare: risolvere i problemi di chi naviga e fa commercio, con semplicità, inventiva ed un po' di coraggio.

Un vantaggio in più rispetto a noi, i nostri avi lo avevano: erano molto meno provinciali. Non si affidavano a soluzioni esotiche per superare il loro complesso di inferiorità, semplicemente perché non l'avevano. Vivevano nella consapevolezza di essere attori della storia, e grazie a questa consapevolezza, e a qualche sovrano illuminato, la storia la facevano veramente.
Nell'articolo vengono citati anche i Lloyd's di Londra, che hanno l'onestà intellettuale che non hanno i loro provincialissimi italici adulatori, e riconoscono senza complessi che l'assicurazione è stata inventata non nel famoso caffè nell'”est London”, ma sulle sponde del Mediterraneo (o da qualche altra parte, anche prima).

I Lloyd's ci insegnano che il successo ha bisogno di visione e di pragmatismo.

La piazza londinese, fino al 700 una piazza tutto sommato marginale nel panorama assicurativo "mondiale", approfittò del vuoto lasciato dagli assicuratori italiani, occupati dal dibattito sull'assicurazione del traffico principale del tempo, gli schiavi.

Infatti gli assicuratori italiani erano alle prese con un limite imposto dal sentimento comune che vietava le assicurazioni sulla vita, perché "di tristo augurio" con qualche eccezione per la vita dei debitori (se stipulate dal creditore) e per i riscatti da pagare ai pirati.

I pragmatici inglesi, inserendo il traffico degli schiavi nel quadro delle assicurazioni "merci" e non in quello delle assicurazioni "vita", si garantirono il monopolio della "merce" più preziosa e più copiosa del tempo, assicurandosi anche quel predominio sulle altre piazze che dura fino ad oggi (l'ignoranza generale li ha poi consacrati "inventori dell'assicurazione", titolo di cui non si sono mai autonomamente fregiati). Senza addentrarsi nello stesso dibattito che ha impedito ai nostri avi di rimanere il centro mondiale delle assicurazioni, ne traiamo che bastano iniziativa, consapevolezza, visione e pragmatismo.

Se il 4 marzo arriva anche un sovrano illuminato, ce la faremo!

Simone Morpurgo

UNO SGUARDO SOTTO IL MARE

MOBILITA' SOSTENIBILE E SOLUZIONI ENERGETICHE

Abbiamo visto come nel nostro Mar Mediterraneo si interfacciano paesi da cui dipendiamo per le nostre risorse energetiche. Questo mare è suddiviso in confini che si “intersecano” e gli spazi marittimi per il Diritto del Mare sono spesso causa di conflitti giuridici, ne è un esempio recente il contenzioso della piattaforma dell'Eni a Cipro. Sotto il mare, meglio sotto questi spazi che sulla carta appaiono come geometrie ingarbugliate, viaggiano condotte che trasportano gas e idrocarburi, cavi per le comunicazioni, nonché una rete di cavi che trasportano elettricità. Forse la poesia del mare si infrange se constatiamo questa realtà, ma il progresso tecnologico è come un monstrum di anticorpi che servono all'umanità per la sua esistenza, purchè vengano rispettate le condizioni ambientali. In questo articolo dell'ingegner Domenico Andreis, un amico carissimo che conoscevo dai tempi in cui organizzavo i corsi al Rina e collaboravo con la scuola e la rivista TTM, viene con sintesi ma con chiarezza tecnica esemplare esplorato il mondo delle connessioni elettriche sottomarine, e ne scaturisce un quadro molto istruttivo. (DL)

Lo sviluppo delle connessioni elettriche sottomarine

di Domenico Andreis

Direttore Divisione Ingegneria ed Ambiente - ISMES di CESI SpA*

Il Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano, CESI, opera in più di 40 Paesi al mondo, con una rete di circa 1000 professionisti e sedi a Milano, Berlino, Mannheim, Rio de Janeiro, Abu Dhabi e Washington DC.

CESI è leader nel settore dell'ingegneria, del testing e della consulenza per il settore elettrico e dell'ingegneria civile e ambientale. Offre ai suoi clienti internazionali servizi di consulenza e di ingegneria nel campo dell'ambiente, dell'ingegneria civile e degli impianti hydro.

Il primo cavo “sottomarino” per la trasmissione di elettricità fu posato in Baviera nel 1811

attraversando in realtà un fiume, il Fiume Isar, e non un braccio di mare. Da allora, l'importanza delle connessioni elettriche sottomarine è accresciuta sensibilmente ed ininterrottamente e i cavi per la trasmissione di energia elettrica hanno compiuto un'evoluzione impressionante grazie a sviluppi sia tecnologici, sia di progettazione, che hanno reso possibili connessioni sempre più lunghe, raggiungendo fondali sempre più profondi e di capacità di trasmissione sempre più importanti.

Grandi connessioni via cavo stanno creando delle macro reti a livello globale, connettendo sistemi finora isolati e assicurando, quindi, una maggiore sicurezza e stabilità dei sistemi elettrici. In aggiunta alla maggiore resilienza della rete elettrica globale, lo scambio di energia tra nazioni svolge un ruolo fondamentale nella riduzione sia della frequenza, sia della severità, dei forti aumenti di prezzo del servizio, minimizzando al contempo i tempi di risposta tra offerta e domanda.

Un secondo forte impulso allo sviluppo dei cavi sottomarini è inoltre fornito dalla crescita delle energie rinnovabili offshore, settore in cui essi costituiscono l'elemento fondamentale per il collegamento degli impianti di produzione di energia elettrica, siano essi da fonte eolica o marina (correnti, onde, maree), alle reti di trasmissione a terra.

Corrente Alternata e Corrente Continua

Generalmente, i cavi sottomarini per la trasmissione di energia hanno un diametro che varia da 70 mm fino a 210 mm e oltre. Essi possono essere classificati in due principali grandi famiglie: quelli che trasportano elettricità in Corrente Alternata (AC) e quelli che la trasportano in Corrente Continua (DC). La scelta sulla tipologia di cavo da utilizzare dipende fortemente dalla lunghezza della linea, dal voltaggio, dalla capacità e dalla sincronia delle reti connesse.

Generalmente i cavi AC, la tecnologia meno costosa delle due, costituiscono la scelta ottimale per linee di lunghezza non superiori a 80 km. Per distanze maggiori la tecnologia AC è frequentemente sostituita da quella DC. I cavi AC sono cavi trifase, ovviamente, e possono essere posati sia come un unico cavo che racchiude le tre fasi, sia come tre singoli cavi separati.

La configurazione dei cavi DC dipende dalle caratteristiche del sistema in corrente continua. Le principali configurazioni sono Mono-polare e Bi-polare. In linea generale sono costituiti da due conduttori che possono essere posati separatamente, racchiusi affiancati in una unica guaina oppure in configurazione coassiale.

I cavi sottomarini e le Energie Rinnovabili Offshore

Come già accennato, non è sicuramente una sorpresa che i cavi sottomarini costituiscano un elemento cruciale per gli impianti offshore, permettendo la trasmissione dell'energia prodotta in mare alla rete elettrica sulla terra ferma.

Se gli aerogeneratori con le loro torri e pale costituiscono l'elemento più caratteristico dei parchi eolici, ebbene spesso non ci si sofferma molto sul fatto che essi siano totalmente dipendenti dalla rete di cavi sottomarini che collegano le turbine alla sottostazione elettrica offshore e dal cavo di connessione di quest'ultima alla rete sulla terra.

Come sempre, il tipo di cavo utilizzato dipende da molti fattori, distanza dalla costa in primis. Nei primi impianti, soprattutto se di taglia modesta, la trasmissione è effettuata tramite cavi AC mentre, più recentemente e anche per l'aumento della capacità degli impianti, la tecnologia prevalente è quella della corrente continua.

Le interconnessioni sottomarine HVDC

Il primo cavo sottomarino HVDC (High Voltage, Direct Current - Alto Voltaggio Corrente Continua) fu installato nel 1954. Denominato Gotland 1, era lungo 98 km e connetteva l'Isola di Gotland alla Svezia continentale. Aveva una capacità di 20 MW.

Gotland 1 rivoluzionò il modo di pensare alla trasmissione di elettricità del mondo di allora. Si era aperta la strada alla possibilità di connettere paesi che fino ad allora si era ritenuto non fossero raggiungibili essendo separati dal mare. Da allora le connessioni HVDC hanno continuato a moltiplicarsi, crescendo di lunghezza, aumentando di capacità di trasmissione e raggiungendo profondità di posa sempre maggiori.

Nel 2011, in occasione del centocinquantenario dell'Unità d'Italia, fu inaugurato tra la Sardegna ed il Lazio il cavo SAPEI a 500 kV di tensione per 1000 MW di potenza. Più che per la lunghezza (di 420 chilometri) l'eccezionalità del cavo SAPEI risiede nella profondità massima di posa in opera del cavo, pari a 1600 metri, ancora oggi record mondiale.

Ma i progressi tecnologici ed ingegneristici rendono facile prevedere che i record degli attuali collegamenti saranno ben presto superati. L'interconnessione EuroAsia Interconnector, per cui la Divisione Engineering & Environment di CESI sta affiancando il committente nella procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, abatterà una serie di primati mondiali prevedendo la posa di più di 1500 km di cavi sottomarini, con una capacità di 2000 MW e raggiungendo fondali profondi circa 3000 m.

Un ponte energetico che conetterà Israele all'Europa (Grecia) via Cipro e Creta. Un progetto in piena linea con la politica energetica dell'Unione Europea (UE Connecting Europe Facility, CEF-Energy Programme), e pertanto ricompreso nel Energy Priority Corridor 3. EuroAsia Interconnector potrà fine all'isolamento elettrico di Cipro, ultimo Stato Membro dell'Unione a rimanere completamente isolato, senza interconnessioni elettriche e energetiche.

Analogamente terminerà l'isolamento dell'isola greca di Creta e creerà un'autostrada elettrica da Israele mediante la quale l'Europa potrà approvvigionarsi di energia elettrica prodotta sia dalle riserve di gas naturale di Cipro e Israele, sia dagli impianti eolici e fotovoltaici in rapido sviluppo. La connessione stessa costituirà un fattore di sviluppo per lo sfruttamento delle fonti rinnovabili, contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO2 globali.

I cavi sottomarini e la resilienza delle reti

E' ormai evidente che l'orientamento globalmente più diffuso delle politiche energetiche prevede il rapido sviluppo di impianti per lo sfruttamento di energie rinnovabili per una sostanziale, a volte drastica, riduzione della capacità di produzione elettrica da impianti a fonti fossili (in particolare il carbone) e nucleare. Se da un lato questo comporta indubbi benefici nel contrasto al riscaldamento globale e al conseguente cambiamento climatico, dall'altro comporta complicazioni agli operatori dei sistemi di trasmissione. Per loro natura, eolico, fotovoltaico, ed in una qualche misura anche l'idroelettrico, concorrono alla generazione di energia elettrica con contributi intermittenti e poco regolabili. Si pensi che in generale la disponibilità della produzione di una pala eolica può essere, non infrequentemente, anche del 30-40%; quella di impianti nucleari o a carbone, olio o gas naturale è invece dell'ordine dell'80-90%.

Questa discontinuità di ingressi, complessivamente significativi, di energia in rete, nonché la distribuzione su una molteplicità di punti di immissione, genera una certa instabilità delle reti di trasmissione e distribuzione e, sebbene in generale comportano conseguenze che possono essere gestite dagli operatori del sistema, a volte possono indurre effetti tali da produrre interruzioni del servizio.

Al crescere della quota di capacità di generazione da rinnovabili si rende quindi sempre più necessario disporre di infrastrutture elettriche capaci di rispondere rapidamente ai cambiamenti della generazione. Le reti di interconnessione svolgono un ruolo strategico in questa resilienza delle reti, rendendo possibili lo scambio di energia da più sistemi, anche remoti, e consentendo quindi ad una rete improvvisamente in deficit di generazione

d'importare energia da altri paesi, gli stessi a cui, tramite le stesse interconnessioni, potrà trasmettere i suoi surplus di generazione nei momenti in cui questa supera la domanda interna.

I cavi sottomarini e l'ambiente

Come le analoghe connessioni terrestri, e più in generale tutte le infrastrutture, anche la progettazione, realizzazione e gestione delle interconnessioni elettriche avvengono ponendo la massima attenzione all'ambiente e avendo cura di minimizzare le interferenze tra l'opera e l'ambiente naturale. Ciò avviene sia attraverso una costante ricerca dei materiali e delle caratteristiche costruttive dei cavi, sia lungo tutto il percorso di sviluppo del progetto di connessione, dalla identificazione dei tracciati ottimali dei cavi, agli accorgimenti tecnologici in fase realizzativa e di esercizio dell'opera, al monitoraggio ambientale dell'evoluzione temporale delle componenti che potenzialmente possano essere interferite dall'infrastruttura, controllando che tale evoluzione sia in linea con quanto previsto in sede autorizzativa a tutela e conservazione degli ecosistemi naturali. Anche su questi aspetti CESI mette a disposizione l'esperienza e la professionalità maturata nel tempo e costantemente aggiornata ai più recenti sviluppi scientifici.

Le interconnessioni elettriche costituiscono e costituiranno una risposta fondamentale alla sfida posta dai profondi cambiamenti che il settore elettrico sta vivendo (e che vivrà nel prossimo futuro) a livello globale. Una risposta che porta con sé concetti di coesione, resilienza e sostenibilità fondamentali per vincere la sfida.

Domenico Andreis

* CESI Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano, www.cesi.it

Formazione, esercitazioni pratiche, buon senso per evitare incidenti a bordo e a terra

“Gas e vapori: un nemico per la sicurezza sulle navi”

Genova – Le regole sono fondamentali, ma da sole non bastano a garantire l'effettiva sicurezza a bordo delle navi, specialmente in relazione al rischio comportato dalla presenza di gas pericolosi in spazi confinati. Sono necessarie formazione ed esercitazioni pratiche.

Un concetto base su cui si sono detti d'accordo tutti gli oratori del convegno “Gas e vapori: un nemico per la sicurezza sulle navi”, organizzato al Galata Museo del Mare di Genova dal Collegio Capitani e Direttori di macchina, rappresentato per l'occasione del Comandante Giovanni Lettich, che introducendo il tema dei lavori ha ricordato come molti incidenti di bordo siano causati proprio dalla fretta o dalla superficialità con cui vengono svolte certe operazioni.

E infatti Ivan Tortarolo, Consulente chimico del porto di Genova, ha immediatamente sottolineato come le insidie siano spesso “difficili da prevedere a bordo delle navi, specie in spazi confinati a rischio inquinamento”. Per questo, oltre alle regole, “servono misure

pratiche e concrete che tutto l'equipaggio sia in grado di applicare in caso di necessità". Quello che manca, per Tortarolo, è spesso la consapevolezza dei rischi: "Sulle navi specializzate, come le chimichiere o le gasiere, l'equipaggio nella stragrande maggioranza dei casi ha una formazione specifica elevata ed è ben consapevole dell'alto livello di rischio, mentre è molto più difficile far comprendere i fattori di pericolosità, che pure ovviamente esistono, a bordo di unità erroneamente percepite come innocue, per esempio le cruiseship". Per evitare incidenti è quindi bene "osservare una serie di prassi e svolgere le necessarie verifiche sulla presenza di agenti potenzialmente dannosi all'interno di spazi confinati (come cisterne, serbatoi, ecc...) prima di consentire l'accesso del personale a questi luoghi". Dopo le analisi svolte a bordo dal chimico del porto, è però la Capitaneria a dover decidere se concedere o meno all'armatore, rappresentato in loco dal suo agente marittimo, le necessarie autorizzazioni per l'attracco, lo sbarco e l'imbarco della merce, come ha spiegato il Comandante Domenico Napoli della Guardia Costiera: "I rischi possono venire dalla rinfuse liquide, come prodotti chimici o petroliferi, ma anche dalle rinfuse solide, che possono rilasciare sostanza o gas tossici". Per questo, ogni zona del porto di Genova "ha regole ben precise che sono state stilate sulla base delle diverse tipologie di merce movimentata, e che tocca proprio alla Capitaneria di Porto far rispettare". Anche per Napoli, comunque, oltre alle norme, "sono fondamentali la formazione degli equipaggi e dei lavoratori portuali e la loro capacità di reazione ad eventuali incidenti, che si acquisisce solo con ripetute esercitazioni a bordo".

Stesso tema su cui è intervenuto anche Enrico Vergani, avvocato marittimista dello studio legale genovese Garbarino Vergani, che ha ribadito l'importanza delle formazione e delle esercitazioni per il personale di bordo, "che però vanno svolte in modo approfondito e con convinzione, e non devono diventare una semplice routine a cui si presta poca attenzione". Se l'equipaggio non riesce ad interiorizzare pratiche corrette, in caso di incidente – mette in guardia Vergani – "il rischio è quello delle cosiddette 'catene di solidarietà', il cui esito è molto spesso drammatico. Tentare di soccorrere chi è rimasto coinvolto in un incidente senza la dovuta preparazione può infatti moltiplicare esponenzialmente l'entità dei danni e soprattutto il numero delle vittime".

In ogni caso risulta di importanza fondamentale la figura del Comandante della nave, "che è l'unico responsabile di tutto quello che succede a bordo – ha concluso Vergani, dopo aver svolto un excursus sull'attuale normativa in materia – ma anche l'unico che ha realmente il potere di far rispettare tutte le regole e le procedure per la tutela della sicurezza e dell'ambiente".

Francesco Bottino (da Ship2Shore , direttore Angelo Scorza)

Il contrammiraglio Luigi Snapi, Direttore dell'Istituto Idrografico, è intervenuto per rivolgere un breve saluto al pubblico.

o*o*oo*o*o*o

LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO

Una serie di considerazioni anche biografiche del van Loon italiano

PSICOLOGIA DELLE EMERGENZE RARE

(Quod audimus loquimur, quod vidimus testamur- (Riferisco il sentito, testimonia il visto))

Le situazioni di emergenza richiedono all'uomo un particolare meccanismo di adattamento alle condizioni speciali che si vengono a determinare in seguito ad eventi impreveduti, inusuali. Non sempre l'uomo possiede, nel bagaglio delle proprie esperienze vissute, riferimenti utili per la scelta di strategie e di tattiche per fronteggiare l'emergenza nel modo più appropriato e più efficace. Quasi mai l'uomo è esperto di casi di emergenza ed in particolare di emergenze rare dovute ad eventi eccezionali. I disastri, le catastrofi trovano quasi sempre l'uomo impreparato rispetto al caso specifico. Forme di ansia, di trauma, di stress insorgono inevitabili e condizionano gli atteggiamenti ed i comportamenti psicofisiologici con riflessi sulle decisioni delle azioni e sulle scelte da mettere in atto nonché sulle prestazioni mentali ed operative. La letteratura di ogni tempo è ricca di riferimenti di situazioni di trauma o di stress specialmente in relazione ad eventi bellici o ad eventi catastrofici come terremoti, maremoti, alluvioni etc. In tali casi si conosce la psicologia della situazione normale e si può fare un'analisi comparata con lo stato di emergenza, ricavando utili indicazioni.

Nel caso delle attività in mare la psicologia del navigante è poco nota.

Come fa notare il Prof. Charles O. Frake della Stanford University (Man, 1985 n.5) si hanno pochi dati sul modo di operare del navigante nella sua realtà ambientale e quindi è difficile riprodurre in laboratorio significativi modelli funzionali realistici per lo studio. Ed infatti i riferimenti degli studi di psicologia del navigante sono rari, specialmente per le situazioni eccezionali. Lo scenario rimane di fatto tale malgrado le indicazioni delle guide e il management psicologico IMO e ILO che si sono avuti a partire dal 2001, sulla natura della fatica, sulle sue cause ed il modo di prevenirla e gli effetti negativi.

In mancanza di tali elementi propongo alcune situazioni di emergenza di cui sono stato attore/testimone, da cui il sottotitolo in epigrafe.

TERREMOTO DELL'IRPINIA DEL 1980.

Domenica 23 novembre 1980 alle ore 19 e minuti 34 una scossa sismica di magnitudo 6.9 Richter (9/10 scala Mercalli) interessò l'Irpinia e le zone adiacenti. La terra tremò per circa un minuto e trenta secondi con epicentro situato tra i comuni avellinesi di Teora e Colza a circa 15 km di profondità. L'energia sprigionata fu di qualche milione di tonnellate equivalenti di tritolo e pari ad oltre cento bombe atomiche tipo Hiroshima. Il sisma catastrofico rase al suolo quasi tutti gli edifici nell'area del cratere e numerosi altri nelle zone limitrofe fino a distanze di circa 100 km.; il numero delle vittime fu impressionante avvicinandosi ai tremila morti. In Torre del Greco, a circa 70 km. dal cratere il sisma raggiunse il valore 7 nella scala Mercalli provocando lesioni ai fabbricati normali e qualche crollo di quelli meno solidi nelle strutture. Quella domenica avevo visitato gli scavi di Pompei per la prima volta (coincidenza curiosa) e al momento del terremoto mi trovavo con la moglie e i due figli di 10 e sette anni a casa dei suoceri che abitavano in un edificio costruito negli anni trenta, in muratura e con le classiche volte a vela le cui lamie erano fatte di un impasto di lapilli e calce battuti per diversi giorni, sistema classico delle costruzioni vesuviane, che conferiva alla copertura una solidità compatta, a prova di terremoti fino ai livelli 7 della scala Mercalli. Quando iniziò il movimento tellurico quasi tutti eravamo nella cucina soggiorno e nel giro di 5/6 secondi il grido unanime fu: 'o terremoto! 'o terremoto! Vidi formarsi una fenditura sopra l'uscio che menava ad un'altra stanza e per istinto, senza una decisione ragionata, corsi verso il terrazzo che dava su un terreno agricolo ad un'altezza di circa 8/10 metri; mentre guadagnavo il terrazzo vedevo indietro, a circa trenta metri l'intero fabbricato di tre piani oscillare con forti inclinazioni. Siamo a circa nove secondi dall'inizio del sisma. L'istinto di sopravvivenza mi spingeva verso il parapetto del terrazzo. Potevo anche tentare un salto ed atterrare in punta di piedi; sotto a circa 2 metri e mezzo dal fabbricato vi era un nespolo del Giappone, alto intorno ai quattro metri, con una chioma folta e morbida atta ad

attutire la caduta. La chioma fronzuta quasi mi invitava ed ero sul punto di spiccare il salto. Ma proprio in quel momento rimasi fulminato da un baleno e corsi col pensiero ai miei figli e agli altri in preda ad ansia, a paura. Feci di corsa i circa dieci metri del terrazzo, verso la cucina. L'edificio oscillava e sembrava sul punto di abbattersi; ma il richiamo dei figli e degli altri era più forte, mi spingeva dentro, forse nel luogo di maggior pericolo. La mente ubbidiva ora solo all'istinto, al richiamo filiale. Erano ormai trascorsi circa 40 secondi dall'inizio del sisma. I volti smarriti, sbiancati di tutto il gruppo familiare avevano assunto l'aspetto di una maschera pietrificata. Un vocio indistinto denotava terrore e rassegnazione mentre si udivano invocazioni alla Madonna, a Santi, a cari defunti. Ebbi ancora uno sprazzo di lucidità e cercai di raccogliere la famigliola sotto gli archi presagendo forse che ci si avviava verso la fine dell'incubo. Il mio cercare qualche rimedio mi consentiva di avere un aspetto meno teso, un volto più sereno e tale sentire veniva percepito dai piccoli con speranza rinforzata dalla sensazione che il moto sismico tendeva ad attenuarsi, a smorzarsi ed infine a fermarsi. Erano trascorsi circa 90 secondi, era sembrata un'eternità. Un groviglio di sentimenti, di tensioni emotive, di pulsioni, di ansie, di paure, di terrore... poi una sensazione di pace, di quiete, di ritrovata serenità mentre le strade si affollavano di gente che lasciava la propria abitazione e si organizzava per passare la notte in auto. Io e la famigliola ci avviammo verso casa che riusciva abbastanza affidabile per essere in cemento armato e costruita da un ingegnere di ottima professionalità, senza lesinare misure di robustezza anche superiori a quelle previste per le costruzioni antisismiche. E così potemmo riposare pur in presenza di qualche lieve replica, che ci ricordava la paura, l'angoscia la sofferenza per fortuna seguite poi da un gioioso e insperato ritorno alla vita.

UNA NOTTE CON TRAMONTANA NEL BASSO TIRRENO.

Negli anni 1970/72 collaboravo con la cattedra di Teoria e Tecnica delle Onde Elettromagnetiche dell'allora Istituto Universitario Navale, poi diventato Università Parthenope, grazie ad un contratto CNR che mi assicurava trentamila lire al mese, un sesto del mio stipendio di professore ordinario di navigazione negli Istituti Nautici. Mi occupavo in prevalenza di risolvere i problemi di ordine geodetico e cartografico senza ricorrere agli americani dell'H.O. guadagnando tempo e risparmiando non pochi piccioli. Durante e dopo il bradisismo di Pozzuoli furono fatte alcune campagne di rilievi e mappature dei fondali con la nave ricerca Dectra e la direzione scientifica del Prof. Lorenzo Mirabile. Fu poi progettata e iniziata un'attività di sismica sottomarina mediante il sistema Sparker per lo studio della stratigrafia del sottofondo marino. In una di queste campagne fu battuta la costiera ionica al termine della quale la nave Dectra traversò lo Stretto di Messina ed entrò nel basso Tirreno. Lorenzo Mirabile era uomo di azione, fisicamente prestante e non nascondeva una convinta simpatia per l'arte marinaresca. Si sentiva un "marinaro" ed era orgoglioso di questa sua virtù che sfoggiava con spiccata disinvoltura. Le consegne durante la campagna furono: Mattiello, un tecnico elettronico molto bravo, lo scrivente ed un altro tecnico dovevamo tenere la guardia agli strumenti di registrazione dei tracciati sismici mentre lui, il direttore scientifico era libero ma pronto ad intervenire e/o sostituire qualcuno in caso di necessità. Era il periodo invernale e a tarda sera avevamo superato lo stretto di Messina. Ma già al traverso di Capo Peloro ci trovammo con forte vento di tramontana e mare vivo dai quadranti settentrionali. Un tormento per una nave di appena 400 tonn. di stazza. Intorno a mezzanotte toccava a me la guardia nel laboratorio situato appena a poppavia della sala nautica. Il forte moto di beccheggio procurava in me un mal di mare, una nautomania che diventava sempre più insopportabile. Più volte si erano manifestati sintomi di rigurgiti a stento controllati. Il malore era accresciuto dal fatto che una bottiglia di whisky appoggiata sul tavolo era caduta ed il liquido si era sparso sul pavimento emanando un odore acre che faceva aumentare il mal di mare. Pensai che era difficile sopportare a lungo una condizione così precaria; vinsi ogni

remora e scesi nella cabina di Mirabile per chiedere che mi sostituisse; ma egli era in condizioni peggiori, era ridotto, come dicono a bordo, letteralmente” a pagliuolo” e non era in grado di alzarsi in piedi. Con molta sofferenza ritornai sul ponte; il mal di mare aumentava e strane sensazioni si facevano strada. Il movimento della nave era un nemico insopportabile, da evitare ad ogni costo. Ma come? Forse nel mare vi era più quiete, meno moto. Forse qualche inconscia sirena mi chiamava, mi invitava in un luogo meno tormentato. Scossi la testa e mi chiesi se per caso fossi tentato a buttarmi in mare; nel dubbio e nel timore che ciò potesse verificarsi presi una sagola che era di corredo allo Sparker, la legai alla vita con un nodo che strinsi bene mentre fissavo l'altro capo ad un piede del tavolo fisso in modo che fossi a prova di ogni possibile tentazione di lanciarmi fuori bordo, in mare. Avevo già alimentato i pesci un paio di volte ed era circa l'una di notte quando si affacciò il Com.te, un ischitano dai capelli ricci e brizzolati, sulla cinquantina. Mi guardò per scrutare il mio umore non certo roseo; disse che il tormento della nave e certi scricchiolii cominciavano a preoccuparlo. Con quel mare tempestoso alimentato da un vento molto forte lo scafo poteva accusare qualche cedimento se le cose non cambiavano. Ad un certo punto ebbe una pausa e poi mi chiese secco in dialetto “Prufesso’, che dicit’e, avutamm’o ‘a cap’a ‘o ciuccio?” Rimasi sorpreso. Non avevo l'esperienza per dare un parere in merito. E poiché il Com. te aspettava una risposta, dissi: “Se accostiamo per tornare indietro dobbiamo prendere il mare al traverso; e siamo sicuri che la nave regga?” Poi aggiunsi “Comandante tenete presente che procedendo verso nord andiamo a prendere con gradualità un po’ di ridosso e quindi il mare dovrebbe calare; inoltre la tramontana a notte inoltrata non rinforza più per cui la situazione dovrebbe migliorare. Il Com.te meditò per qualche secondo e rispose “Avevo qualche dubbio ma ora sono più convinto che è meglio procedere; e poi se invertiamo la rotta ci troviamo mare tempestoso fino a Messina che comincia ad essere lontana.

Il giorno dopo eravamo nella rada di Napoli, i volti di tutti ancora segnati dagli effetti della nautomania; non mancava qualche frecciatina ironica sulla tenuta “marinara” mostrata nell'occasione ma il sollievo dopo le sofferenze e qualche paura alla fine prevalse nello spirito di gruppo. Quella esperienza arricchiva il mio bagaglio culturale e si riversava nella didattica con evidenti vantaggi per gli alunni del nautico. Nel 1972 Ugo La Malfa, al quale qualche volta avevo dato il voto, divenne Ministro del Tesoro e decise che non si potevano cumulare i due incarichi di docente e ricercatore. La mia esperienza finì lì ma poi venni a sapere che altri dipendenti pubblici continuavano a cumulare ben più sostanziosi incarichi con notevoli vantaggi personali ma privi di ricadute per la società !

AVARIA IN MACCHINA.

Alla fine degli anni '80 mi recavo di frequente in Sicilia, mia sede ufficiale di servizio. Il passaggio Napoli Palermo avveniva di solito con i traghetti della Tirrenia, tipo strade. Talvolta vi era anche un traghetto di privati, di Ievoli, se non ricordo male, il cui Com.te mi invitava a passare con loro, anche per parlare un po’ del più e del meno. In uno di questi passaggi invernali il Comandante, torrese e di nome Porfino, era stato mio alunno al Nautico mentre il Direttore di Macchina, Carabellese Vincenzo era di Procida. Porfino aveva poco più di trenta anni, era stato un buon velista e quindi aveva una discreta familiarità col vento; il D.M. era sui quaranta, sei sette anni più giovane di me, e mostrava anche lui calma e maturità. Il nostro traghetto, una nave costruita in Kiel, lunga sui 160 m. e larga sui 15 metri, partiva circa mezz'ora prima della strada della Tirrenia per essere in banchina a Palermo alle sette del mattino seguente. A cena, dopo la partenza, si discuteva del tempo e del mare e qualche possibile ritardo che si poteva subire. Il vento era girato da qualche ora da ostro a libeccio, stimato all'incirca di forza 7/8 Bft.(burrasca o gale) mentre lo stato del mare era stimato 6/7 nella scala Douglas con onde significative intorno ai sei metri in un mare quasi completamente sviluppato. Circa al traverso di Capri Carabellese entrò in saletta e bisbigliò qualcosa a Porfino. Si rendeva necessario fermare il motore di propulsione e riparare un tubo

del circuito dell'acqua di raffreddamento. L'operazione non era proibitiva; a bordo vi erano le spare parts ma le condizioni meteo marine erano molto severe. Bisognava tenere la prua della nave con mare al mascone mediante il thruster di prora. Il D.M. aiutato dagli altri uomini di macchina lavorava con calma tra una sbalottata e un'altra. I minuti passavano veloci e Porfino cercava di impegnare al minimo l'elichetta. Il traghetto della Tirrenia ci passò sulla sinistra, sotto Capri, ed io lo vedevo allontanarsi sempre più. Pensai che se si fosse resa necessaria una richiesta di soccorso, una volta che Tirrenia era sempre più lontano chi ci veniva a salvare in quella burrasca. Porfino e Carabellese erano sempre calmi, mostravano di controllare la situazione ma i loro volti cominciavano a mostrare segni di tensione. Col passare dei minuti, ne erano trascorsi ormai più di venti, il thruster cominciava a fornire minor potenza e tenere la prua al mare era condizione di assoluta necessità. Porfino sapeva mettere la prua in una posizione ottimale tra vento e swell prolungando in tal modo l'azione del propulsore laterale. Non si parlava ma dagli sguardi si capiva ciascuno cosa pensasse. Io ero in una posizione passiva e poco abituato a certe condizioni di mare ero preoccupato ma cercavo di dissimulare. Inoltre pensavo che se la situazione fosse peggiorata...beh, ero nelle mani di un mio alunno e quindi in qualche modo ero anch'io responsabile e non avevo motivo di lamentarmi. Il tempo passava; a sprazzi il D.M. diceva che era a buon punto ma "the green water" che spazzava la coperta ci (mi) ricordava che la nave era in grave sofferenza e portava un carico che seppur ben rizzato poteva sempre subire qualche movimento. A tal proposito pochi anni dopo il traghetto Estonia andò a fondo in pochi minuti con quasi mille morti a seguito dello sfondamento dello scafo da parte di un carro al quale le rizze erano saltate. A posteriori si può dire che nel caso specifico si poteva navigare per circa 5 miglia verso levante mettendosi al ridosso dell'isola di Capri. Ma qui il mio parere non conta; conta quello dei Comandanti che decidono in base alla propria esperienza. Passa ancora circa un quarto d'ora e finalmente il D.M. Carabellese sorge in coperta e sfodera un sorriso liberatorio. La situazione era stata rimediata; la circolazione dell'acqua di raffreddamento era tornata normale; il motore poteva ripartire ed il thruster poteva andare a riposo. Il pericolo maggiore era passato anche se il mare continuava a menare senza sosta. La nave fu alla banchina a Palermo con poco più di un'ora di ritardo.

OSSERVAZIONI SUI TERREMOTI.

I terremoti degli ultimi tempi (Ischia 2017, Centro Italia 2016) sono stati di modesta magnitudo e breve durata. Eppure i danni prodotti sono apparsi rilevanti. Al di là di effetti speciali di locali amplificazioni, gli edifici danneggiati apparivano costruiti alla buona, senza un progetto. Erano quindi abusivi, checché ne dicano alcuni sindaci; un edificio che riceve l'approvazione del progetto non può essere così precario da crollare al primo tremolio. Gli edifici rustici vesuviani sono stati sollecitati da sismi con energia migliaia di volte superiori eppure sono lì, alcuni da secoli. Non parliamo poi del business delle ricostruzioni dove sono avvenuti fatti allucinanti.

CONSIDERAZIONI.

I naviganti hanno sperimentato nella loro attività situazioni ben più critiche; talvolta non hanno avuto il tempo per avere paura della situazioni in cui si trovavano, dovevano spendere ogni goccia di energia per vincere e superare il pericolo imminente. Talvolta non ci sono riusciti, specie nel passato. Ma quasi mai hanno raccontato gli eventi e il loro stato d'animo nelle emergenze più disparate, più difficili, più rare. Ho riportato, alle pagine 449-452 del secondo volume della Storia della Navigazione, una sintesi dell'attività mentale del navigatore descrivendola secondo le tassonomie proposte dai più autorevoli psicologi. Il tipo di analisi potrebbe essere ripreso ed approfondito. Ne varrebbe la pena.

ADDENDUM.

Il prof Calzolari rileva come Sannino sia rimasto stupito dei suoi dati inediti. Mi sembra che abbia semplicemente ricordato come egli spesso propoga elementi poco noti e quindi di

grande interesse. Tempo fa rese noto di una confidenza avuta dal Com.te del REX Francesco Tarabotto che non ridusse la velocità elevata (anzi massima) in tempo di nebbia per poter conquistare il Nastro Azzurro: l'aveva fatto perché glielo aveva ordinato Mussolini in persona e questa è una notizia inedita e molto interessante. Tobia Costagliola dopo aver trattato delle assicurazioni marittime, argomento molto vario e interessante, e delle locali società di mutuo soccorso mi invita a riprendere alcuni aspetti della tematica. Sono già in debito di vari impegni con Decio Lucano...e poi gli argomenti indicati sono per me a maglia troppo fine e peraltro vengono oggi trattati da associazioni e giovani studiosi.

In un recente convegno a Torre del Greco, come stimolo per più ampie indagini, mi permisi di far notare che già nello statuto di Trani (1060) e nella Tabula de Amalphi erano previste forme di riscatto per i marinai catturati dai nemici. Per la genesi delle moderne assicurazioni marittime potrebbe essere interessante ricordare il ruolo di Tommaso d'Aquino; forse può riuscire più utile un mio impegno su Antonio Scialoja e la sua scuola di diritto della Navigazione e dedicare un po' di attenzione ai Rerum Nauticarum Scriptores del napoletano, e così il mio debito verso Decio Lucano aumenta ancora quasi al ritmo del debito pubblico italiano. Comunque grazie per l'invito.

Silvestro Sannino, in Torre del Greco 15 febbraio del 2018

ATTUALITA'

Flotta mondiale. Secondo le statistiche di Clarkson Research, al 1° gennaio 2018 la flotta mercantile mondiale risulta composta di 94.171 navi per 1,30 miliardi di gt con un incremento del 3,3% rispetto allo stesso periodo del 2017. Nel corso dell'anno sono state 1.022 le unità ordinate per un totale di 47 mln di gt e un investimento totale pari a \$USA 58,7 Mld, mentre 1.891 unità (65 mln gt) sono state consegnate. Alla fine del 2017 l'order book totale per nuove costruzioni registra una riduzione del 14% in termini di tonnellate di stazza. Al primo posto nella graduatoria delle principali bandiere è Panama con 219 mln gt, seguita da Isole Marshall (147,5 mln gt), Liberia (142,5 mln gt), Hong Kong (113,2 mln gt), Singapore (85,4 mln gt), Malta (72,5 mln gt), Bahamas (60,3 mln gt), Cina (56 mln gt), Grecia (41,3 mln gt) e Giappone (26,3 mln gt). L'Italia si pone al 16° posto con 16 mln di gt.

Ballast Water Management Convention: l'8 febbraio, Yousef Ali Al-Khater, ambasciatore del Qatar nel Regno Unito, ha incontrato il segretario generale dell'IMO a Londra per depositare lo strumento di ratifica alla BWMC. Con il Qatar sono 68 i paesi aderenti alla Convenzione che rappresentano oltre il 75% della stazza della flotta mercantile mondiale.

IL MARE SENZA CONFINI

Mercoledì 21 febbraio, alle ore 15.00, secondo piano Galata Museo del Mare incontro con FRANCO FONTANA evento collaterale della mostra fotografica dal titolo "Il mare senza confini" di Franco Fontana e & Quelli di Franco Fontana Partecipano insieme al fotografo:
Giancarlo Pinto, Direttore Artistico del Polo della Fotografia

Maurizio Daccà, Consigliere d'Amministrazione Mu.MA

Un'occasione per conoscere da vicino Franco Fontana il fotografo maestro del colore, tra le trenta opere della mostra sul tema del mare vissuto e reinterpretato. Un cammino tra prospettive, luci, paesaggi e orizzonti naturali. In mostra insieme a Fontana: Matteo Damiani, Antonietta Preziuso, Paola Bernini, Francesca Donadini, Roberto Pers, Carolina Cuneo, Marina Rossi, Elisa Matteo Pitt.

Mostra visitabile fino al 28 febbraio, in rete con altre sei mostre fotografiche genovesi, a Palazzo Reale, Museo di Sant'Agostino, Biblioteca Berio, Biblioteca Universitaria, Palazzo Tursi e Palazzo della Prefettura.

Cinque domande su Israele

Mercoledì 21 Febbraio alle ore 18 presso il Museo Biblioteca dell'Attore

Via del Seminario 10, Genova quarto piano con ascensore siete tutti invitati a partecipare all'evento APAI (Associazione amici di Israele) di Febbraio:

5 Domande su Israele

Elisa Serafini Assessore al Marketing Territoriale, Cultura e alle Politiche per i Giovani del Comune di Genova intervista Riccardo Ghezzi Fondatore e Direttore Responsabile de L'Informale info: gazzo.apai@gamil.com

I TIR DELLA MORTE

TrasportoUnito denuncia che la maggior parte dei Tir che viaggiano sulle autostrade e strade italiane sono guidati da stranieri con documenti personali talvolta dubbi ecc. e portano via il lavoro ai nostri autisti che oggi sono in età media alta, e provocano spesso gravi incidenti...

Marina d'Arechi, il baricentro della Nautica

Le caratteristiche infrastrutturali, di confort e di servizio, l'estrema sicurezza degli ormeggi in ogni condizione meteo-marina fanno di Marina d'Arechi (Salerno) il luogo ideale per gli amanti della vela che scelgono di godersi il mare tutto l'anno, in navigazione o in banchina, senza alcuna preoccupazione.

Amalfi, Positano, Ravello, Capri, Procida, Ischia, Pompei, Paestum, Licoso, Acciaroli, Palinuro, le Isole Eolie a Sud e le Isole Ponziane a Nord: tutto a poche miglia di navigazione.

Marina d'Arechi ti offre tutti i servizi che servono e anche qualcosa in più ... a un prezzo supercompetitivo! 1.000 posti barca da 10 a 100 metri

Info: office@marinadarechi.com

Compagnia Unica ed Elezioni Politiche 2018

GENOVA. Su Il Secolo XIX dell'8 febbraio 2018 è apparso un titolo dedicato alla Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini, più nota con l'acronimo di CULMV, di Matteo Indice, intitolato "Genova, la trincea dei camalli in porto: «Qui i partiti sono assenti»", che fa una panoramica attuale del lavoro dei portuali e dei loro rapporti con la politica.

Dalla riforma dei porti del 1994, ai fatti dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, che hanno

provocato un aumento delle misure di sicurezza all'interno delle aree portuali, l'articolo fa una sintesi di com'era una volta il porto, con i classici camalli (portuali in genovese) che scaricavano o caricavano le merci da e sulla nave, e i rapporti portuali e città, di colpo tutto cambiato dopo l'introduzione dei container e soprattutto dopo le citate misure di sicurezza. Ecco alcuni passaggi: In porto si fa fatica a vedere i portuali, che pure lo mandano avanti. Tremila persone includendo le varie mansioni: solo la CULMV nel 2017 ha lavorato per 220mila turni, 40mila in più dell'anno precedente e i traffici lievitano. Magari li vogliono tenere nascosti...

I camalli veri e propri a Genova sono 1.066 (fonte CULMV), tra problemi di lavoro e corsi di formazione, e le settimane d'avvicinamento alle elezioni coincidono con una partita cruciale per il futuro di chi campa sulle banchine: un emendamento alla finanziaria (lo ha proposto Forza Italia, segno dei tempi) libera ulteriori risorse per compensare con denaro pubblico i turni non lavorati e accompagnare in pensione chi può. Però i terminalisti e Confindustria chiedono alla Compagnia Unica, tecnicamente una società di servizi che difende la sua esclusiva definendosi parte del «sistema», di trasformarsi in agenzia.

Nella piazzetta antistante gli uffici della Compagnia non si vede più nessuno: fino a vent'anni fa notavi centinaia di persone che parlavano di Genoa e Sampdoria, di donne e di politica. Poi durante le campagne elettorali comparivano decine di manifesti elettorali orientati a sinistra. Oggi è cambiato tutto, e finora non hanno ricevuto richieste per comizi elettorali alla Sala Chiamata, che contiene mille persone. Oggi si cerca di proteggere la dignità, non più i privilegi.

Dal 2015 sono successe cose un tempo inimmaginabili. Un'altra compagnia, la Pietro Chiesa specializzata in movimentazione del carbone, chiude e rischiano in 23: non li assorbiranno i terminalisti, ma la CULMV con qualche sforzo.

E con ciò, in merito all'articolo de Il Secolo XIX, ho chiesto un parere al vice-console Riccardo Denegri, persona molto a modo, che ha spiegato chiaramente com'è la situazione: <<Diciamo che rispecchia la realtà, nel caso poi di chi la vede da chi è rimasto deluso dalla sinistra è proprio così. Non sono d'accordo con il discorso di Compagnia/Agenzia perché per fare il nostro lavoro ed entrare nell'ottica della disponibilità, flessibilità, attenzione e percezione del pericolo e della fatica e soprattutto esercitare tutte le mansioni di un camallo chiamate "maestranze" (tecnico coordinatore, stivatore, fiduciario di bordo, commesso, gruista, carrellista... Ce ne sono troppe!). Non è un lavoro adatto a tutti e soprattutto bisogna seguire corsi di formazione continuamente. Insomma.: LA COMPAGNIA VA BENE COSÌ, se si riesce a migliorare bene, ma CAMBIARE NO!>>.

Non ci resta che attendere il risultato elettorale, e sperare nel ripristino del Ministero della Marina Mercantile.

Stefano Briata

In una società dove i bambini picchiano i professori

Le mamme-mogli dei naviganti e il loro ruolo di educatrici di Tobia Costagliola

Mi riferisco alle lapidarie riflessioni di Anna Bartiromo ed alle considerazioni del “navigante” Cap. Gaetano Mortola sulle “mamme-

mogli” di marittimi. Non intendo comunque scrivere delle mamme e mogli di questo 21mo secolo la cui antropologia è tutta da individuare, studiare, classificare, comprendere. Non mi riterrei all’altezza di valutare effettivamente comportamenti sociali, costumi e usi di un mondo in continua, spasmodica e rapida trasformazione per confrontarli con quelli degli ultimi due secoli. Sono un sentimentale e appassionato cultore della storia di quella marineria legata alla vela ed alle prime navi a vapore il cui semplice ricordo potrebbe, oggi, scandalizzare qualunque contemporaneo che, tra l’incredulo e l’indignato, giudicherebbe la vita dei marittimi di quei tempi e delle loro famiglie, assurda, inaccettabile e fuori dall’umana comprensione e sopportazione. E invece, non si ricorda mai a sufficienza quel contesto economico, sociale e culturale in cui la vita dura, i sacrifici, il lavoro, la dedizione e la fedeltà hanno temprato generazioni di nobili spiriti e scandito l’evoluzione della nostra civiltà. Questa premessa per enfatizzare che, quando si scrive e si idealizza, mai adeguatamente, la “poetica” ma “possente” figura delle mogli e delle madri non si può prescindere da una loro collocazione temporale tra il 18mo e il 20mo secolo e una loro presenza “attiva” in paesi e città costiere della nostra penisola, isole incluse. Non voglio essere un negazionista della attuale esistenza di queste categorie ma, per me, è più poetico e spiritualmente gratificante evocare e studiare “il passato”.

Animato da questi sentimenti mi sono ricordato di un testo riportato dalla rivista mensile della Stella Maris di Livorno del mese di luglio 2012 (Informaris. Apostolato del mare. Associazione Stella Maris) che mi permetto di sottoporre agli amici lettori:

La moglie del navigante

Il Padreterno era sei giorni che cercava di creare un esemplare di moglie per il marittimo. Quando si parla di naviganti, si parla sempre dell’uomo, dei suoi problemi, delle sue difficoltà di vita ecc..., ma mai il pensiero corre alla donna del navigante, intendo dire alla moglie. Nel rimettere ordine alle mie carte, ho trovato uno scritto, datomi tempo fa da un amico, che voglio proporre all’attenzione dei lettori, perché credo sia un bellissimo omaggio che possiamo fare alle nostre mogli ed alle mogli di tutti i naviganti. “Il Padreterno era sei giorni che cercava di creare un esemplare di moglie per il marittimo. Gli straordinari si susseguivano attorno a questa opera, tanto da incuriosire un angelo che Gli si avvicinò e Gli chiese: “ Signore, mi sembri in difficoltà con questo lavoro. Che cosa c’è che non va?” Il Signore di rimando: “Hai tu visto l’ordinazione? Non si tratta di creare una moglie qualsiasi, ma la moglie di un navigante, qualche cosa di veramente eccezionale. Essa deve essere del tutto indipendente, saper fare da madre e da padre, destreggiarsi in ogni emergenza senza l’aiuto di nessuno, affrontare senza scomporsi, una gravidanza, una febbre e deve avere sei paia di braccia”. “ Sei paia di braccia? “Impossibile” disse l’angelotto scuotendo i suoi riccioli d’oro. “Non preoccuparti, continuò il Signore, farò altre mogli di marinai che le saranno d’aiuto e di incoraggiamento, le darò un cuore grande senza uguali, capace di inorgogliersi dei successi del loro marito, di dire <<comprendo>> anche quando non riesce a farlo e <<ti voglio bene>> anche nei momenti più disarmanti, un cuore forte per reggere al dolore del continuo distacco e della separazione e per resistere alla stanchezza ed al superlavoro”. L’angelo girò intorno all’esemplare di moglie, la guardò da vicino e mormorò: E’ bella ma a me sembra fragile”. “Può sembrare fragile”, replicò il Signore, ma in realtà è forte come una leonessa ed ha una resistenza incredibile”. L’angelo si chinò sulla donna e notò qualche cosa sulle guance. “ Qualche cosa non va in questo modello, sul volto c’è una incrinatura”. Il Padreterno si mostrò risentito per la poca fiducia da parte dell’angelo. “Ciò che vedi non è un’incrinatura, sono lacrime”. “Lacrime? E per quale motivo?” chiese l’angelo. “Sono lacrime – replicò il Signore – di gioia e di tristezza, di dolore, di delusione e solitudine, d’orgoglio e dedizione ai valori in cui Lei ed il marito credono”. “Sei un genio o mio Signore” esclamò l’angelo. Il Signore un

poco imbarazzato lo guardò e soggiunse: “ Non le ho messe io quelle lacrime”.

Comandante Mario Mongiovi

La città delle mogli

Credo che il riconoscimento più elevato ed esaltante alle mogli dei marittimi sia stato dato da una piccola città, “marinara” per eccellenza, e indissolubilmente legata alla storia della marineria italiana: la città di Camogli. L’etimologia del nome Camogli si fonda su ipotesi molto antiche che si riferiscono, alcune, ai popoli che abitavano quella terra all’epoca preromanica, altre alla particolare conformazione dell’agglomerato delle abitazioni, gradualmente sorte nel territorio e “ammassate a mucchi”. Ma l’interpretazione più amata dai Camogliesi e dai “forestieri” come me è quella ricordata e “consacrata” dalla storica e leggendaria figura di un cittadino di Camogli : Gio Bono Ferrari, fondatore del Museo Navale a lui intestato. È significativo quanto scritto da Ferrari nel suo famoso libro : <<La città dei mille bianchi velieri Camogli>>

<< [...] L’altra ipotesi o leggenda è pur essa assai pittoresca. Forse più poetica perché, senza volerlo, dà come un titolo di nobiltà marinaresca a tutto un popolo, confermando che tutti gli uomini di Camogli antica vivessero la loro vita sulle barche e furono fra i più avventurosi solcatori dei mari.

Camogli dunque vuoi sia derivato dal vocabolo genovese Cà che significa casa e dalla parola Mogli. La spiegazione molto semplice, è la seguente: Come tutti gli uomini di Camogli, dai sei anni in avanti erano sempre sui mari e le case e gli averi venivano custodite dalle sole donne. Le Mogli. Il borgo, a poco a poco, fu nominato Ca-mogli ossia casa delle mogli. Pittoresca, ma delicata definizione che suona ad onore delle antiche bisavole le quali dovevano essere delle donne ben coraggiose ed ardite, per accontentarsi di guardare da sole e le case e gli averi in quei lontani secoli fatti di violenze, di soprusi e di rapine>>. Il caro Gio Bono si sofferma esclusivamente sul ruolo di custodi di case ed averi tenuto dalle Mogli dei “marinai” per meglio evidenziare le origini del nome della città o dell’antico “borgo”. Non scrive del ruolo primario nell’educazione e crescita dei figli : sembra del tutto ovvio che quando usa la parola “averi” lui intendesse riferirsi anche e soprattutto agli averi più preziosi per un genitore : i figli.

Non solo Camogli

Ma se ci si riferisce all’epoca storica dianzi indicata, altre località altrettanto legate alle secolari tradizioni marinare potrebbero essere denominate “Ca-mogli” per consacrare lo storico e meritevole ruolo delle mogli dei marinai durante le lunghe “campagne” di navigazione. Essendo nativo dell’isola di Procida, non posso fare a meno di ricordare che anche io sono un discendente di quelle “mogli” e di quei “marinari” che governavano famiglie ed averi “indossando, all’occorrenza, i pantaloni”... A proposito delle mie antenate ho sempre sentito parlare di donne energiche, capaci ed autorevoli, che incutevano rispetto e ammirazione, il cui eco ricorre ancora nella mia nostalgica memoria. Anche a Procida, come in tutte le località a vocazione marinara, si consolidò, per necessità, una forma di potere “matriarcale” che caratterizzò lungamente, non solo la vita sociale, ma anche quella economica. Tutte le mogli, ognuna in proporzione alla funzione svolta dal marito navigante sui bastimenti, oltre ad agire da “madri”, nella loro funzione di “mogli”, raggiungevano un sorprendente livello di managerialità nella amministrazione “degli averi”. Molti capitani erano anche armatori e molti componenti degli equipaggi erano anche caratisti dei bastimenti le cui mogli, a casa, tenevano i conti e spesso prendevano anche iniziative di investimenti “sicuri” soprattutto negli acquisti immobiliari.

C’era poi una categoria di mogli di minore consistenza ma di grande valenza sociale ed economica: le vedove dei capitani/armatori. Molte volte la perdita del consorte coincideva con

la perdita del bastimento. Alcune vedove furono in grado di gestire, da sole, le problematiche relative alla perdita di vite umane e scafi e altrettante ebbero la capacità di “rimettersi in gioco” come “armatore”, continuando, con intraprendenza e grande coraggio, l’attività di famiglia. Spesso queste donne intelligenti ed ambiziose furono capaci di accrescere “famiglie e averi” tramite accordi societari con altro armatore o tramite “matrimonio” con lo stesso dando vita a grandi famiglie armatoriali ancora oggi ricordate. Il lettore comprenderà benissimo che tali ruoli e attività erano inconcepibili nella vita normale delle famiglie “ terrazzane” che nulla avevano a che fare col mare. Sempre da procidano, mi piace ricordare anche un’altra caratteristica che riguardava in particolare le consorti di alcuni capitani. Queste donne erano capaci di organizzare talmente bene le loro famiglie delegando, a volte anche per mesi, a sorelle, madri e cognate la “gestione” della prole, mentre loro raggiungevano i mariti nei porti di approdo sia in Italia che all’estero. Per le consorti procidane i porti più frequentati erano Genova e Marsiglia che raggiungevano via mare, direttamente da Procida o da Napoli, a mezzo dei famosi “corrieri”, veloci bastimenti a vela e talvolta anche a vapore. Questa usanza diffusa nelle marinerie liguri e campane viene simpaticamente descritta dal già citato Gio Bono Ferrari: <<[...] Verso il 1850, quando i periodici traffici da Marsiglia al Levante erano quasi vanto esclusivo dei naviganti Camogliesi, nacque l’usanza dei viaggi delle Bisnonne a Marsiglia. Il viaggio si effettuava via mare, con velieri da 70 tonn. che avevano il nome di Corrieri. Quando il bastimento era arrivato a Marsiglia proveniente da Levante, le Bisnonne andavano a raggiungere il marito capitano del Barco.

Alcune avevano il coraggio di portarsi i figlioli. Le Donne rimanevano a bordo, buone compagne del marito, tutto il tempo del disarmo o della carenatura. Marsiglia era conosciuta dai camogliesi strada per strada, dalla piazza, alla chiesa all’angiporto. Finiti i lavori a bordo si armava di nuovo e si partiva per l’Algeria o per il Mar Nero. Le buone Bisnonne ritornavano alla loro Camogli, portando seco tutte le belle cose di Francia, quegli oggetti un po’ esotici che si trovano in tutte le case di Camogli, tanto dei ricchi quanto dei meno ricchi [...]>>

Questa descrizione di Ferrari coincide perfettamente con i racconti di mia nonna e delle sue sorelle che da spose e madri, come le Bisnonne, evocavano i viaggi a Marsiglia o Genova per incontrare i papà o i loro mariti. Non ricordo un Gio Bono procidano che abbia mai descritto queste usanze ma, nella mia immaginazione, è sufficiente sostituire le parole “Camogli” con “Procida” e “Camogliesi” con “Procidani”, per proiettarmi in quell’epoca e sui quei bastimenti soprattutto se vado a tirar fuori dal vecchio baule, nella mia casa natale di Procida, gli “scialli di Marseille” o guardo nella mia attuale dimora, a Ravenna, uno splendido e monumentale orologio rivestito in oro, in campana di vetro, che risale al 1840...

Non solo gite o viaggi di piacere

Vi sono state delle consorti che sono andate ben oltre la semplice “gita”(si fa per dire..) per mostrare ai mariti i figli cresciuti durante la loro lontananza o non ancora conosciuti.

Concludo questa mia rassegna citando Lamberto Radogna che, insieme a Tommaso Gropallo, è stato lo storico della Marina Velica che ha dettagliatamente scritto anche della Marina Mercantile dell’isola di Procida. Entrambi hanno tramandato la memoria di una Moglie molto particolare : Maria Ambrosino. Il Radogna scrive:

<< Non di rado le brune donne procidane seguivano i mariti nei loro lunghi viaggi oceanici: ma tale privilegio era riservato alle sole mogli dei capitani, che come già detto, erano spesso essi stessi armatori, o caratisti, o figli dell’armatore del bastimento. Alcune di esse si affezionavano alla dura vita del mare, acquistando una vera e propria esperienza nautica e

aiutavano il marito nella gestione economica del viaggio. Si ricorda a questo proposito Maria Luisa Ambrosino, andata sposa ventenne al cap. Domenicantonio Scotto di Santillo detto “O’ surdo e’ Cusiello” (antenato del Cap.D.M Salvatore, ben noto ai lettori): ridotto il marito in gravi condizioni per una lunga malattia, Donna Maria Luisa lo accompagnò a bordo in numerosi viaggi per il Messico. Lasciando affidata al secondo la condotta nautica del bastimento, la “capitana”, non per spirito avventuristico ma, e soprattutto, per curare gli interessi di famiglia, evitò di far comparire il marito e lo sostituì in tutti gli altri adempimenti del comando del bastimento, del quale ella stessa e il marito erano armatori. Morto il cap. Scotto di Santillo, Maria Luisa Ambrosino sposò in seconde nozze un medico procidano e alla morte di quest’ultimo ebbe per terzo marito il cap. Michele Mazzella di Bosco e assieme a lui tornò di frequente alla vita di bordo, della quale conservava sempre una vera passione>>. Donna Maria rappresenta un caso eccezionale, con la sua bravura e la sua caparbieta nel voler ritornare sui quei bastimenti a lei tanto familiari fin dalla sua gioventù. Ma quante altre madri e mogli hanno dimostrato nel corso degli anni di essere all'altezza di gestire egregiamente "famiglie e beni" meglio di tanti uomini! E quante vedove, abbandonate a loro stesse, con figli ancora in tenera età, hanno dovuto affrontare fame, miseria e discriminazioni e sono riuscite soltanto con la loro fede, la loro tenacia e la caparbieta che distingue le donne forti a venirne fuori, a testa alta, tra l'ammirazione ed il rispetto della “comunità”. Anche quelle vedove fanno parte della lunga schiera delle mogli dei naviganti che rimarranno per sempre impresse nella memoria storica delle travagliate vicende umane della gente di mare.

Tobia Costagliola

Donne mogli e donne che tradiscono, un collante di salsedine tra bordo e terra

Gent.mo Com.te Mortola, prima di tutto grazie per avermi letta e risposto. Certo è un argomento non facile sia sotto il profilo sociale che affettivo-relazionale. Credo che con la parola "Virago" (che, devo confessare, non conoscevo prima), lei intendesse -despota?- Forse, o comunque una donna che, avendo per troppo tempo preso in mano le redini e la conduzione della famiglia, nel sociale come nel quotidiano, non riesca più a cedere lo scettro del comando laddove chi torna dal MARE dopo tanta fatica, disagi e lavoro, giocoforza, se lo porta addosso come una seconda pelle da cui non può staccarsi, cosa comprensibile del resto. Ed è qui che, purtroppo, i rapporti si incrinano, l'intolleranza cresce e sembra che non ci si comprenda più. Mi creda, non è così. Entrambi sono comunque legati da un collante chiamato salsedine che, pur nei casi cui lei accennava prima(di tradimento o altro) li unisce nonostante tutto. E' solo che l'Amore, nel tempo, si trasforma, cedendo il passo più alle stanchezze, all'incomprensione, alle diverse valutazioni che si sono nel frattempo maturate l'uno lontano dall'altro. Quanto alle donne che "tradiscono" come dice lei, non mi racconti la storia di- angeli sea-dog- cui riuscirei a credere con qualche difficoltà. Personalmente penso che un qualsiasi uomo di mare, qualunque sia il suo ruolo a bordo, possa avere anch'egli qualche

cedimento, magari involontario, e ciò potrebbe accadere anche alla sua donna, compagna, amante o moglie che sia. Non mi sento di giudicare; è questo l'unico motivo per cui non ne facevo menzione prima, nella precedente news, sia per rispetto che per educazione non perchè non ne fossi al corrente. Ma, vede, in situazioni come queste, c'è un solo modo- non pensare- perdonare per essere perdonati e continuare a navigare da buoni nocchieri nel mare di tutti giorni, anch'esso fatto di alti e bassi, di burrasca o bonaccia.(Salvo casi estremi) cedendo così il passo ad una serenità interiore che, certo no sarà facile da conquistare, ma è indispensabile alla vita in due ed a chi ci sta intorno.

In ogni caso capisco se non sarà d'accordo con me. La saluto con tutta la mia sincera stima.

Anna Bartiromo

XI edizione del Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards

Mancano circa due mesi alla conclusione dell'XI edizione del Concorso giornalistico Mare Nostrum Awards. Il premio è bandito dal semestrale Grimaldi Magazine Mare Nostrum, edito dal gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Il tema del concorso è i viaggi nel Mediterraneo e lo sviluppo delle autostrade del mare in tema sociale, ambientale, economico, turistico, storico, artistico. Il periodo per la pubblicazione degli elaborati è compreso tra il 15 settembre 2017 e il 15 aprile 2018. Tutti i dettagli si trovano sul sito www.grimaldi.napoli.it sotto la voce "Press & Media" al link Mare Nostrum Awards .

Segreteria Organizzativa del Premio - Vita Wembagher -; e-mail: mna@grimaldi.napoli.it
Il Segretario (Luciano Bosso) +39 081 5590949 - + 39 335 6248035

LE RECENSIONI DI ALESSANDRA FOREST

Vivere 120 anni Le verità che nessuno vuole raccontarti

Adriano Panzironi – WTE Editore

Il ricercatore giornalista Adriano Panzironi, autore di questo corposo testo di oltre 700 pagine, ci guida ad un nuovo consapevole approccio ad un'alimentazione equilibrata che ci permetterà di vivere in perfetta salute. Ciò emerge dall'analisi delle sue numerose ricerche che convergono nella stesura di questo prezioso libro.

Un libro davvero completo e trattato con rigore scientifico, che prende il via dal funzionamento del nostro corpo, a partire dai compiti dei vari tipi di cellule e loro interazioni con gli alimenti. Comprenderemo gli errori che possiamo compiere nella scelta degli alimenti di cui ci nutriamo e le possibili soluzioni, il tutto in una lettura che risulta comprensibile. Scopriremo meccanismi nuovi, sconosciuti alla maggior parte delle persone.

L'approccio condiviso in questo libro ci aiuterà a comprendere le cause delle nostre disfunzioni, disarmonie, se non vere malattie e capire che abbiamo la possibilità di recuperare la salute, semplicemente trasformando le nostre abitudini alimentari. Un libro che ci stupirà in molti punti, ma che ci aiuterà a vedere la nostra vita alla luce di verità troppo spesso

nascoste.

Leggendo questo libro scopriremo che l'essere più evoluto del pianeta è anche il più malato, tuttavia comprenderemo che corrette abitudini ci permetteranno di vivere molto a lungo.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

UN CONTRATTO DI NOZZE da “Quattro figlie da marito” di Camilla Salvago Raggi- SAGEP ed. GENOVA

Siamo nel 1828 a Genova. In casa dei Marchesi Raggi si preparano le nozze di Maria Violante , terza figlia dei Marchesi..

Ecco una parte della bozza in 9 punti del contratto matrimoniale , trascritto e riprodotto in fotocopia nel testo sopra citato.

- 1) Si chiede che la sposa sia trattata in modo da figurare al pari delle Dame di famiglia uguale a quello dove va ad entrare, e da cui sorte.
- 2) Si crede che la famiglia dello sposo continuerà a tener carrozza e che la sposa potrà valersene ben inteso a comodo e con i dovuti riguardi per i Signori Suocero e Suocera.
- 3) Si domanda che siano particolarmente destinati al servizio degli Sposi una cameriera ed un domestico ben inteso che si occupino anche della famiglia nel tempo libero.
- 4) Si domanda in assegnamento alla sposa per vestiario e piccole spese nell'annua somma di franchi 1500.
- 5) La dote è fissata in franchi 125 mila e si è pronti a pagarla subito ovvero a ritenerne una porzione pagando gli interessi non oltre il 4%.
- 6) Se si fa il contratto secondo l'uso di Genova si potrà dichiarare interamente in dote la suddetta somma, ove poi si volesse fare secondo l'uso del Piemonte si potrà combinare ecc.

Art. 3 Sulla stessa bozza lo sposo (certamente di concerto con la famiglia) accetta la richiesta dell'assunzione di una cameriera e di un domestico destinati al servizio degli sposi. Art.4 propone di assegnare alla sposa per le proprie spese 1200 franchi annui anziché 1500. Art.5 chiede che gli interessi della somma dotale ritenuta sia del 5% anziché del 4% . Art.6 chiede di procedere all'uso del Piemonte e cioè di dare 40.000 franchi come dote e il rimanente come stradotale con i relativi redditi impiegati ed amministrati dal suocero e dal marito.

In ordine agli articoli 1 e 2 dichiara che”La famiglia dello sposo si farà un vero piacere di corrispondere al desiderio della famiglia Raggi” ecc. ecc.

fine