

DL NEWS Cultura, shipping e attualità commentata Foglio telematico a cura di Decio Lucano 4 gennaio 2016

Nell'interno: I giovani senza maniglie e senza laurea,3; Fiera di Genova:rilancio o tonfo,4; Antartide,9; Nautica, promesse,10; Gruppo Giovani Armatori,12; Il comandante Alfaro,14; Gli ambientalisti e il caso Liguria, 14; Libri e Riviste,17; Quando c'era il Marconista,18; La Luna di Giacomo Leopardi, inediti astronomici e letterari;20;Le note di Carla Mangini, 23.

Iceberg alla deriva nell'Atlantico alle “porte” dell'Europa

Nel mio *scagno* al porticciolo di Nervi , un tempo sede di editoria e riviste, ora di libri e documenti ho trovato alcune Pilot Chart, le carte meteomarine mensili edite dal Defense Mapping Agency Hydrographic Center di Washington , Usa. Una è del 1966 , giugno, l'altra del 1973, agosto, carte sinottiche del Nord Atlantico utilissime per la pianificazione della navigazione, oggi superate dal mio amico Gianfranco Meggiorin che da Chiavari con il suo centro specializzato vi dice, a migliaia di miglia di distanza , come si evolve il tempo davanti alla vostra prua . Mi sono ricordato esaminando queste carte di una curiosità : ci sono dei triangolini rossi nell'Atlantico nei punti dove sono stati registrati avvistamenti di iceberg provenienti dallo scioglimento dei ghiacci della Groenlandia e dell'Artico.

Queste bianche “montagne” galleggianti, da far invidia al Mare Monstrum del Museo Galata di Genova, datate 1886, 1907, 1913, 1921, 1934 hanno “navigato “ e raggiunto latitudini imprevedibili: il parallelo di Fastnet, a 50 miglia dalla costa dell'Irlanda meridionale, a 300 miglia dalla Francia all'ingresso del golfo di Biscaglia, al largo dell'arcipelago di Bermuda e delle coste statunitensi a 30 gradi di latitudine. Che cosa voglio dire ? Che lo scioglimento dei ghiacci dalla Groenlandia e dal Circolo polare artico non c'entra nulla con l'effetto serra dovuto all'antropizzazione dell'atmosfera. E' un fenomeno che si è verificato nel corso dei secoli passati e continuerà ciclicamente senza allarmare gli ambientalisti e coloro che temono per la fine della Terra. (DL)

A Nervi sono tornati i pettirossi

Nervi non è il baricentro del mondo, quello che è successo la vigilia di Natale è solo un piccolo test umano in questa nostra Terra accidentata .

A Nervi sono tornati i pettirossi. Questi deliziosi uccelletti ogni tanto spuntano da misteriosi nascondigli, saranno gli stessi ? Chi sa, sembra di sì per la confidenza con cui si avvicinano alle persone , non chiedono briciole; sembra che vogliano stare in compagnia delle persone che addocchiano , come la pittrice

Francesca al tavolino del giardino del bar di Nervi.
Lei li pensava, mi ha detto, e sono arrivati prima di Natale, veramente è arrivato uno solo e la pittrice, che ha molti pensieri in questo periodo , lo ha salutato come si saluta un amico che ti viene a trovare e ti vuol fare gli auguri. E' un buon auspicio , dice la pittrice, viene dalla natura e chi sa da dove e perchè, un ottimo augurio che inoltriamo anche ai nostri lettori per il 2016. (DL)

La rilettura del passato dopo l'enfasi della globalizzazione

E' stato scritto in questi ultimi tempi che c'è una grande voglia di revival dell'antico, di ricerca di forme artistiche e di rilettura del passato. Qualcuno ha affermato : “ I giovani... si trovano a vivere in un mondo che non ha più rapporto di memoria col passato ... La globalizzazione è una terapia giovanilistica della società (Galli della Loggia) , che certo produce dinamizzazione , comunicazione crescente ma anche logoramento, rottura degli equilibri (sociale e individuale)... Tutto diventa incerto e precario... il ritorno al sacro, la riscoperta della memoria, quella di individuare punti di stabilizzazione e ricostruzione di identità sconvolte dai processi economico-sociali “.

Persino un tabù inviolabile come il tempo viene messo in dubbio dagli scienziati che sostengono che la “ percezione del tempo ha una sua variabilità a seconda dell'individuo”. E' sicuro che Proust-- annotava Patrizia Valduga – lo ha intuito un secolo fa. Lo scrittore americano Faulkner scriveva che il passato è sempre davanti a noi. (*da Al di là dei mari e del tempo , 1999, L'Automazione Navale, di Decio Lucano*)

A proposito di DIO e in nome del Potere

At last you are here...A proposito di DIO. L'uomo quando non sa cercarlo o non vuole, in quella meraviglia che è il Creato nel suo quotidiano, Lo usa come scusa per esternare e concretare i suoi istinti più bassi nella ferocia più assurda e sconsiderata che si traduce in atti delittuosi, in atti violenti e in un mare di sangue compiacendosi di averlo fatto in nome di un credo inventato e di una Religione male interpretata. Così, in nome di un Dio del tutto innocente, muoiono donne, bambini, persone inermi e poveri disgraziati che non c'entrano niente con una certa follia, perchè è di follia che stiamo parlando. Ma se fosse follia pura ed inconsapevole, potremmo solo restare annichiliti senza, forse, nemmeno stupirci, ma, ahimè, la realtà è diversa. Questo gran "casino" in cui Dio viene violentato, maltrattato e calpestato, è fatto solo in nome del POTERE. Ma su cosa si può regnare o cosa si può possedere se intorno restano solo macerie, deserto e silenzio, pur mettendo (eventualmente) le mani su una certa ricchezza? Non è forse già tanto ricco L'UOMO di tutto il bello che ci

circonda? Evidentemente NO se non se ne accorge. E meno male che c'è chi sa ancora vederlo nel MARE, in quella forza terribile, temibile e meravigliosa che si mostra quale eterno PROTEO ad ogni istante del suo divenire. "Uomo", alza gli occhi verso l'ALTO, supera i tuoi limiti e riconoscili svelandoti umile e intelligente “ così ti accorgerai di essere parte di un sistema di cui tu sei solo una particella infinitesimale e necessaria a che proprio tale sistema esista.

Anna Bartiromo

Guardia Costiera e “Sistema Paese”

NELLE PAROLE DELL'AMM. MELONE

Un Natale intenso, quello trascorso dagli uomini e donne della Guardia Costiera in mare e lungo le coste del Paese, vissuto all'insegna della continuità; un Natale che ha potuto raccontare quelle storie di ordinaria generosità che contraddistinguono l'operato quotidiano del Corpo a favore della collettività.

«Uno sforzo che continuerà nei prossimi giorni – ha sottolineato il Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone – e che segna per la Guardia Costiera la conclusione di un 2015 eccezionale, proiettando il Corpo verso gli obiettivi da raggiungere con la costanza dell'impegno e l'attenzione da sempre riservata alle esigenze di coloro che vivono il mare per professione o per diletto. Con questa consapevolezza, il Corpo continuerà a rendersi interlocutore sensibile e attento degli utenti del mare, rispondendo con la concretezza dei servizi resi, con la volontà, la passione e la professionalità del proprio operato, al bisogno di risposte della collettività tutta, affinché questa possa rispecchiarsi in un “Sistema Paese” forte del patrimonio della propria cultura e dei suoi valori».

COMMENTO. Il flusso continuo di migranti raccolti e sbarcati nelle nostre coste dalla Guardia Costiera con il concorso della Marina e del servizio aero navale della Guardia di Finanza e dei tanti volontari addetti a questo compito ingrato dimostrano come il Sistema Paese cui fa riferimento il comandante generale delle Capitanerie, amm. Meloni, tiene ancora saldo il timone della navigazione del popolo italiano...

LETTERE VERITA'

I giovani senza maniglie e i Capitani senza laurea

Bisogna preparare un programma serio e possibile di riforma per legare ITTL e Università che non sia solo un escamotage normativo tra Accademie, Its e moduli di allineamento , che dilagano in questo Paese del Diritto e della mancanza di chiarezza e concisione. Nè si può pretendere che Comandanti e D.M. a 50 anni si siedano nei banchi dell'Università, ci sono già troppe incombenze per questi

professionisti del mare.

Pubblichiamo la testimonianza dell' ing. Giorgio Marega, "uno" che ha fatto il Nautico a Trieste e poi è diventato Ingegnere in risposta ai giovani che non trovano imbarco e a quelli che cercano sbocchi universitari. Come hanno fatto altri a Genova , Barbazza, Spigno, Paoletti, Soncin a Imperia, Boero, Figari, e tanti nomi in Italia. Che non conosciamo. Scriveteci le vostre esperienze se vi riconoscete nella lettera dell'ing. Marega.

La testimonianza di un diplomato nautico che ha navigato ed è diventato ingegnere

TRIESTE. Questo della "maniglie" (da DL NEWS 35 , maniglie oggi per imbarcare di Paola Noceti) è successo sempre. Anche 51 anni fa quando era "facile" imbarcare. Racconto il caso personale. Preso il diploma e mandati i rituali curriculum, o non ricevevo risposta o la solita risposta del "dopo si vedrà". Il novembre 1964 mio padre mi portò a fare le divise e mi diede un biglietto di seconda classe con il treno della notte, la valigia con i panni, 10.000 lire in mano; accompagnato in stazione con la "seicento" di famiglia, mi trovai nell'atrio della stazione Principe di Genova alle 7 e mezza del mattino. Come un consumato marittimo misi la valigia in deposito bagagli e, elenco del telefono alla mano, trascrissi tutti gli indirizzi di compagnie di navigazione e di agenzie di Genova. Il giro fu lungo, bussai ad una infinità di uffici percorrendo strade che in una Genova non sono perfettamente piane, ma a 19 anni neanche compiuti si hanno gambe buone. In effetti nessuno aveva, già a quel tempo, bisogno di un allievo. Fino ad approdare alla Soc. Italia, dove in un ufficio da romanzo di Kafka un impiegato in mezze maniche mi ricevette con il solito "Cosa vuole, chi è chi la manda". Giocai il tutto per tutto presentando l'estratto di diploma conseguito al Nautico di Trieste. Il prestigio della scuola e la votazione hanno fatto cambiare animo all'impiegato, che lo presentò ad un qualche suo superiore; mi fece passare nell'ufficio del compunto signore che in poche parole disse "Noi non assumiamo allievi, ma con un diploma così la possiamo imbarcare come giovanotto diplomato 2a soprannumero sul "Giulio Cesare" in partenza dopodomani per il Sud America. Si guadagni i galloni a bordo". Padronissimi di non credere, ma dopo 6 mesi fui imbarcato per la fine allestimento della nostra ultima ammiraglia, la "Raffaello", dove poi feci le prove in mare, e ebbi l'onore della consegna della bandiera alla cerimonia di consegna della nave alla Società. L'imbarco superò l'anno.

Forse non è strano dire che sono stato assunto qualche mese PRIMA di essere laureato, cosa che risulta da versamenti INPS e da foglio di laurea, e un pomeriggio tardo, visto che "volevo qualcosa di più" mi presentai in una nota industria elettromeccanica e ne fui assunto dopo un colloquio di mezz'ora. La mattina dopo la impiegata all'ufficio personale non voleva credere che uno,

senza aver compilato la scheda, fatto la domanda, eccetera, fosse assunto dal direttore che aveva una fama di Mangiafuoco. Non sono casi unici. i colleghi del Nautico e dell'università che sono emersi non solo nella votazione, ma come capacità pratica e disciplina hanno trovato l'occasione e la hanno giocata.

Chi forma e responsabilizza i giovani che diventeranno comandanti o ingegneri ?

Dopo la teoria del Nautico (dove una nave scuola rimane a lungo ormeggiata e dove non si impara come si tira un cavo e come si scrive un brogliaccio, e il tracciare una rotta costiera è operazione scolastica, né nulla si sa di come affrontare a bordo un evento traumatico anche di lieve entità) si vuole fare ancora un corso triennale. Lungi dal Bastian Contrario, mi domando se questo corso viene fatto davanti ad una lavagna e con un pezzo di gesso o formando il giovane con strumenti pratici, così che come arriva a bordo sa come usare un radar, una navigazione integrata, e sa come si tiene il timone in passaggi stretti. Per le navi da carico e per le petroliere come ci si gestisce a bordo. Cioè facendo navigare e con questa esperienza pratica. Anche io mi auguro che la "buona scuola" non sia un posteggio di giovani, ma un insegnamento utile per la professione della vita, quindi con programmi, insegnanti ed occasioni pratiche ben definite. Questione quindi non del percorso ma di COSA COME in che AMBIENTE e con quali istruttori si formano e responsabilizzano i giovani. Auspicio di venire a conoscenza di queste novità, che orienterebbero i giovani al mondo del mare. Al momento vedo molti che vanno all'università dopo il Nautico. Quaranta e passa anni fa fui fra quelli, assurdamente con un grado di 2° ufficiale. La scelta di iscrivermi ad ingegneria è stata dunque successiva, scelta per passione e non per "insensibilità" verso il Mondo del Mare.

Giorgio Marega

Attivo in Sardegna un ITS di trasporti e logistica

CAGLIARI. Dal 19 ottobre è attivo un percorso formativo di tecnico superiore per il trasporto delle persone e delle merci e la conduzione del mezzo navale, per la formazione di 15 Allievi ufficiali di navigazione e 8 di macchine, provenienti e selezionati dai cinque istituti tecnici trasporti e logistica della Sardegna.

L'avvio di questo corso significa l'inizio delle attività della Fondazione Its - Mo.So.S. (Mobilità Sostenibile Sardegna), cioè il nuovo Istituto tecnico superiore di trasporti e logistica di Cagliari, innovativo organismo didattico e di formazione professionale specializzato nei settori della mobilità sostenibile e dell'economia marittima. Un organismo al servizio dei diplomati degli istituti tecnici nautici e professionali, nato dall'esperienza e dagli sforzi organizzativi

dell'*Istituto Buccari - Marconi di Cagliari*, con la partecipazione di amministrazioni pubbliche (*Province di Cagliari e Olbia-Tempio e Comune di La Maddalena*), organismi di ricerca (*Cirem, Centro interuniversitario di ricerche economiche e mobilità*), istituti scolastici superiori (*Garibaldi di La Maddalena, Paglietti di Porto Torres, Amsicora di Olbia, Pira di Siniscola, Colombo di Carloforte, L'istituto Tortolì e il Mossa di Oristano*), enti formativi (*Uniform Confindustria*) e aziende del settore (*Ctm e Italmar*). Un'opportunità di rilievo, quella degli Its, ideati come scuole ad alta specializzazione tecnologica per promuovere lo sviluppo economico e la competitività dell'Italia grazie a un modello organizzativo, quello della fondazione, che incentiva la partecipazione e la collaborazione tra imprese, centri di ricerca scientifica e tecnologica, enti locali, sistema scolastico e formativo.

Costituita per volontà della *Regione Sardegna* con l'obiettivo strategico di incentivare lo sviluppo dell'Isola attraverso l'impiego della tecnologia applicata all'economia del mare, la *Fondazione Mo.So.S.* dispiega la sua attività con l'obiettivo concreto di formare le figure professionali richieste dal mercato di settore. Il *Mo.So.S.* rappresenta per i diplomati del Nautico e degli istituti tecnici una valida scelta alternativa nel ventaglio delle opzioni formative post diploma, concepita proprio per favorire l'incontro tra la domanda occupazionale delle imprese del settore e gli allievi, formati a tale scopo da un'eccellente équipe di docenti qualificati guidata dal presidente della fondazione, Giovanni De Santis, storico preside dell'*Istituto nautico*

Buccari.

«Un'opportunità - secondo De Santis - che a conti fatti potrebbe rivelarsi vincente sul versante dell'occupazione nel settore marittimo, anche alla luce dei dati emersi nel recente incontro del 18 novembre tra Ministero dell'Istruzione Confederazione italiana armatori, in cui si è quantificato in circa mille unità le nuove figure professionali che il prossimo anno andranno a ricoprire nel settore marittimo posti di lavoro sui ponti di comando e in sala macchine per le navi di maggiori dimensioni». Perciò, il Presidente della Fondazione auspica un «più deciso intervento degli enti preposti alla formazione della gente di mare, per migliorare la qualità della professionalità con nuovi modelli formativi. Professionalità della gente di mare garantita fino a ieri, in massima parte, dagli istituti tecnici nautici e che oggi può ulteriormente qualificarsi con gli istituti tecnici superiori».

Nicola Silenti

(admaioramedia.it)

Stages a bordo per l'orientamento professionale

“Grimaldi educa” e lancia i viaggi di istruzione

ROMA. Grimaldi Lines si conferma in prima linea nella formazione e nell'educazione dei giovani. La Compagnia ha infatti firmato un accordo

triennale con il MIUR Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca – per il progetto Grimaldi Educa, rivolto a tutti gli studenti degli Istituti Secondari di Secondo Grado.

Obiettivo del Protocollo triennale è quello di favorire una proficua alternanza scuola/lavoro, in grado di offrire agli studenti opportunità e strumenti efficaci per l'orientamento professionale.

L'accordo promuoverà inoltre viaggi d'istruzione e visite guidate, consentendo ai ragazzi di vivere esperienze altamente formative non solo in Italia ma anche all'estero. In linea con gli obiettivi indicati dal Protocollo, il progetto *Grimaldi Educa* propone programmi formativi e culturali dedicati agli Istituti Secondari di Secondo Grado. Per l'anno scolastico 2015/16 sono parte del progetto le seguenti iniziative: “Navigando Si Impara” con percorsi formativi per gli studenti degli Istituti Nautici, Turistici, Alberghieri e Tecnici e “Tutti a bordo” per viaggi d'istruzione di alto livello culturale in Spagna, Grecia, Sicilia e Sardegna.

Per ulteriori Informazioni: Grimaldi Lines Chiara Attena - 081/496685

attena.chiara@grimaldi.napoli.it Celeste Di Sabato –celeste.disabato@easycomonline.it

Carnival e Fincantieri, patto d'acciaio per i cantieri italiani

Trieste. A seguito dello storico accordo siglato nel marzo 2015, Fincantieri ha firmato un memorandum of agreement con Carnival Corporation & plc per la costruzione di quattro nuove navi da crociera, del valore complessivo di circa 2,5 miliardi di euro. I relativi contratti, soggetti a diverse condizioni tra cui il finanziamento al gruppo armatoriale, saranno operativi nel corso del 2016.

Due di queste unità saranno destinate al brand Costa Asia, una a P&O Cruises Australia e una a Princess Cruises. Verranno tutte realizzate presso gli stabilimenti di Monfalcone e Marghera, con consegne previste nel 2019 e 2020, e una volta entrate nelle rispettive flotte opereranno nei mercati crocieristici emergenti, inclusi Cina, Australia e altri.

Ciascuna di queste unità sarà progettata e sviluppata specificamente per il brand e per gli ospiti di riferimento. Le navi per Costa Asia e P&O Cruises avranno una stazza lorda pari a 135.500 tonnellate, con una capacità di 4.200 passeggeri.

Con 143.700 tonnellate di stazza lorda e una capacità di 3.560 passeggeri la nave per Princess Cruises sarà invece la quarta unità della classe “Royal Princess”, dopo “Royal”, “Regal” e “Majestic”, attualmente in costruzione presso gli stabilimenti di Fincantieri e in consegna nel 2017.

Fregate Fremm : ancora due unita'

Riva Trigoso. Si è svolta il 19 dicembre presso lo stabilimento di Riva Trigoso (Genova) la cerimonia di varo della fregata “Luigi Rizzo”, sesta di una serie di 10 unità FREMM – Fregate Europee Multi Missione, commissionate a Fincantieri dalla Marina Militare Italiana nell’ambito dell’accordo di cooperazione internazionale italo-francese, con il coordinamento di OCCAR, l’organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti.

A seguito del varo, l’unità proseguirà le attività di allestimento presso il Cantiere Integrato Navale Militare nel sito di Muggiano, a La Spezia, e sarà consegnata nei primi mesi del 2017. Nave “Luigi Rizzo” sarà caratterizzata, come le altre, da un’elevata flessibilità d’impiego e avrà la capacità di operare in tutte le situazioni tattiche. Ha una lunghezza di 144 metri, una larghezza di 19,7 metri e un dislocamento a pieno carico di circa 6.700 tonnellate. Può raggiungere una velocità superiore ai 27 nodi con una capacità massima di personale trasportato pari a 200 persone.

Le navi del programma FREMM rappresentano lo stato dell’arte della difesa italiana ed europea e andranno gradualmente a sostituire le fregate della classe “Lupo” e della classe “Maestrale”, costruite da Fincantieri negli anni Settanta. Nel corso del 2013 sono state consegnate “Carlo Bergamini” e “Virginio Fasan”, nel 2014 la “Carlo Margottini”, nel 2015 la “Carabiniere”, mentre di “Alpino” è prevista la consegna nel 2016. Con l’esercizio dell’opzione, lo scorso aprile, per la costruzione della nona e della decima unità, la cui consegna è prevista dopo il 2020, si è data completa attuazione al programma italiano.

L’iniziativa vede la partecipazione in qualità di prime contractor per l’Italia di Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) e per la Francia di Armaris (DCNS + Thales).

COMMENTO. *Forse ce la facciamo a dare inizio al Programma Navale della Marina Militare se ci saranno i soldi per rinnovare la flotta all'80% clausole di salvaguardia permettendo. Ce lo auguriamo di cuore , una nave militare non si costruisce e vara pronta all'esercizio come le navi da crociera. Ci vogliono anni di allestimento scafi e piattaforma bellica.*

ATTUALITA' E NOVITA'

Imparare a scrivere un libro di mare

ROMA. Il 14 Gennaio 2016 avrà inizio presso i locali della Libreria Il Mare di via del Vantaggio, 19 a Roma il corso di scrittura organizzato in collaborazione con CasaSirio Editore: 10 incontri di 3 ore tutti giovedì dalle 18:30 alle 21:30.

Avete un racconto di mare chiuso in un cassetto? Questa è l'occasione giusta per imparare le basi per scrivere una storia e provare a pubblicarla.

Avrete a disposizione un editor professionista che vi aiuterà passo passo e vi svelerà i segreti per scrivere bene.

Tutti i racconti prodotti verranno raccolti in un'antologia che verrà presentata a Il Mare e sarà disponibile in libreria e in tutti i maggiori store online.

Il corso prevede un massimo di 12 partecipanti.

COMMENTO. *Ottima iniziativa, ma ricordiamoci sempre che “ solo chi conosce la vita di mare, può scrivere di mare “ come ci ha insegnato Vittorio G. Rossi. Senza spaventare gli aspiranti scrittori significa: “ prima provare, poi scrivere”.* (DL)

Fiera di Genova: rilancio o tonfo

Genova .L'Assemblea dei soci di Fiera di Genova, riunitasi in piazzale Kennedy, ha registrato la disponibilità del Comune di Genova a modificare il contratto di locazione delle aree attualmente in uso alla società, stipulato quale compensazione di parte dei costi di realizzazione del padiglione Blu, anticipandone la prevista scadenza del 2034 al 2029. Questo consentirà di smobilitare a breve un importo pari a oltre 4 milioni di Euro a cui si aggiunge il rimborso di seicentomila euro per le spese di smontaggio e rimontaggio del portale d'ingresso, anticipate da Fiera di Genova durante i lavori del primo lotto di copertura del Bisagno.

Fiera di Genova è una società per azioni a capitale pubblico. Azionista di riferimento è il Comune di Genova con il 35,17%, seguito da Regione Liguria-FILSE con il 26,02%, Città Metropolitana con il 19,95%, Camera di Commercio con il 16,38% e Autorità Portuale con il 2,47% %.

COMMENTO. La Fiera internazionale di Genova esiste da più di 50 anni , è un complesso di padiglioni e di banchine che ha dato spazio a eventi importanti per l'economia della città . La guidavano personaggi di testa e di palle, purtroppo è caduta negli ultimi decenni in mano a dirigenti con le mani legate dalla politica e sono stati fatti degli sprechi nella gestione e soprattutto sono mancate idee di rilancio. Ma la Fiera esiste, è là ; perchè ridurla e farla a pezzi per fare posto alle riparazioni navali che come è stato appurato possono trovare spazi necessari e idonei nella stessa area portuale? (DL)

Fiera di Genova

La conservazione dell'Antartide, evento internazionale

Genova. Dei personaggi che ho conosciuto nel corso della mia vita professionale ricordo il professor Carlo Stocchino , docente all'Università e dirigente ricerca Istituto Automazione Navale del CNR di Genova. Stocchino frequentava l'Istituto negli anni '70 tra una spedizione e l'altra (sedici) e fu tra i primi a compiere esperienze in Antartide realizzando la base italiana tra i ghiacci della Baia Terra

Nova.

E' mancato nel 2000 e successivamente l'Istituto fu laboratorio di studio e di esperimenti di altri ricercatori , primo fra tutti , l'ingegner Gianmarco Veruggio, esperto in robotica che con il suo robot compì varie missioni nella Baia Terra Nova e fu tra i fondatori del Museo dell'Antartide e della scuola di robotica a Genova e collaboratore della mia rivista TTM. (DL)

GENOVA .L'anno prossimo Genova ospiterà un grande evento internazionale, la conferenza annuale di tutti i ricercatori che si occupano della conservazione dell'Antartide. Uno dei working group del Ccamlr - Commission on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources si riunirà nel capoluogo ligure per una settimana a fine giugno, poi si sposterà a Bologna. Lo ha annunciato al Gizmark Forum, nell'ambito del Marc alla Fiera di Genova, Marco Faimali, responsabile a Genova dell'Ismar, istituto di scienze marine del Cnr. Faimali, che si occupa da oltre 20 anni di ricerca applicata nell'ambito delle tecnologie marine, ha anche annunciato che dall'anno prossimo, dopo dieci anni di tentativi, l'Italia ha vinto la battaglia di istituire un'area marina protetta nel mare di Ross, dove si trova la base italiana Mario Zucchelli. Al pubblico del Marc, Faimali ha illustrato la missione effettuata nel 2013 in Antartide per lo studio del Silverfish, un organismo che sostiene tutto l'ecosistema: “Fa uova galleggianti, che si incastrano sotto la banchisa del ghiaccio. Quando in estate si scioglie la banchisa nascono i piccoli. Ma non sappiamo come si riproduce e invece sarebbe fondamentale proteggerne la riproduzione”. Faimali ha ricordato la grande tradizione genovese in Antartide: “C'è un gruppo di veterani qui che c'è stato 17 volte. Soprattutto, a Genova esiste l'ecorobotica: biologi ed ecologi lavorano con i robotici per fare ricerca negli ambienti più estremi con la tecnologia più elevata”. Per affrontare la missione i ricercatori sono usciti dai laboratori per sottoporsi a un duro addestramento, dai corsi di sopravvivenza al lago Brasimone alla prova del freddo sul monte Bianco ai nove giorni in mare aperto. Sempre a proposito di mare, Faimali ha annunciato che proprio a Roma è stato siglato l'accordo tra Governo e Cnr per rivedere tutta la normativa sul dragaggio, ferma da vent'anni. “Si tratta di una nuova strategia tecnica per utilizzare e riutilizzare i sedimenti di dragaggio, con un incentivo a rendere più eco compatibile il lavoro di dragaggio che ha un forte impatto ambientale”.
Ufficio stampa Fiera di Genova Spa Giusi Feleppa 010.5391211 – 335.7157199

Nel 2016 la Fiera Internazionale di Genova si aprirà ufficialmente con Antiqua – Mostra mercato di arte antica, dal 16 al 24 gennaio.

La Nautica dopo due anni : un bicchiere mezzo vuoto
Confusione nei titoli professionali dei marittimi imbarcati su queste unità

Era l'11 marzo 2014 e Liguria Nautica scriveva una lettera al Presidente del Consiglio Matteo Renzi, da poco nominato, per sottoporre all'attenzione della politica e dei media alcuni argomenti a nostro avviso importanti legati al mondo della Nautica. A quasi due anni da quella lettera, riteniamo che sia passato un tempo sufficiente per andare a fare un primo bilancio e valutare se l'operato del Governo è andato a toccare alcuni dei punti sollevati. Riepiloghiamo quindi i punti cruciali della nostra lettera, andando a vedere cosa è stato fatto e cosa resta da fare.

- 1) Come è già stato fatto in Sardegna, per favorire il settore della nautica, non sarebbe possibile abbattere l'IVA sui posti barca all'11%?. Fatto in minima parte.
 - 2) Non è arrivato il momento di abbattere le tasse sui carburanti? La media di tassazione europea è del 46,3 %, mentre in Italia siamo giunti, con l'aumento scattato il 1 marzo 2014, al 60,5 % tra accise e IVA. Nessun provvedimento, l'Italia resta tra i paesi europei che hanno le tasse più alte sui carburanti.
 - 3) Lei ha messo in primo piano la scuola. L'Italia ha oltre 7 mila chilometri di coste, senza contare i numerosi laghi: non è arrivato il momento di promuovere la cultura marinara anche nelle scuole, per esempio con corsi di vela o attività legate ai mestieri del mare?
 - 4) Nautica=evasione è uno stereotipo che ha fatto solo danni al nostro settore. A quando un efficiente sistema di controllo digitale da parte del fisco?
 - 5) Per limitare l'evasione fiscale nelle attività di charter che si svolgono nelle nostre acque, non è possibile favorire le imbarcazioni battenti bandiera italiana o EU con un'IVA agevolata (si veda il primo quesito), e vincolare invece quelli provenienti da altri paesi all'ottenimento di un'apposita licenza? Nessun provvedimento in materia.
 - 6) Per rilanciare il settore turistico e quello nautico, non è arrivato il momento di varare un serio piano di investimenti sulle infrastrutture portuali? Non ci sono stati investimenti sensibili in infrastrutture, la straannunciata Riforma dei Porti è stata bocciata dalla Consulta che, definendola incostituzionale, ha dichiarato illegittima l'esclusione, dalle procedure decisionali per la nomina del Presidente dell'Autorità Portuale, delle regioni. La corte costituzionale in particolare ha accolto il ricorso della regione Campania.
 - 7) Il made in Italy è una delle principali risorse del nostro paese, una delle cosiddette eccellenze, e la nautica ne è una delle migliori espressioni. Tra i tanti profili di rilievo che avrebbe potuto scegliere, perché nominare Ministro allo Sviluppo Economico Federica Guidi, le cui aziende di famiglia sono note per la delocalizzazione sistemica della produzione? Non si segnalano ad oggi interventi tesi a scoraggiare la delocalizzazione.
- Nel marzo 2014 non avevamo messo tra i quesiti quello sulla tassa di possesso, perché non lo ritenevamo, nella sua ultima stesura, come uno dei veri problemi della nautica italiana. Il Governo ha deciso di eliminarla del tutto, provvedimento ovviamente da accogliere con favore ma che non muta il quadro

strutturale. Il Governo Renzi ha dovuto certamente affrontare problematiche di maggiore urgenza e la Nautica non è stata logicamente in cima all'agenda, ma resta il fatto che il bicchiere, ad oggi, sempre mezzo vuoto.

COMMENTO. *L'articolo della rivista online Liguria Nautica che abbiamo sintetizzato fa un quadro esaustivo della situazione. Vogliamo aggiungere che a tutt'oggi per i marittimi soprattutto ufficiali imbarcati sulle unità della flotta nautica sussiste una discriminazione con quelli della marina mercantile dovuto al solito pasticcio delle omologazioni IMO e leggi italiane. Gli ufficiali italiani che vogliono a tutti gli effetti, dopo avere conseguito titoli e svolto corsi, imbarcare sulla navi da diporto di altre bandiere devono fare un esame e un corso molto expensive in U.K. Altrimenti devono dimostrare di aver effettuato un tirocinio di 36 mesi per il rinnovo dei certificati professionali per il diporto, ma valido solo per la bandiera italiana, requisito non previsto dalla normativa IMO. (DL)*

GRUPPO GIOVANI ARMATORI

Oil, benefits and costs of the low price. impacts of today's oil market on the shipping sector and an outlook on the future of the barrel

ROMA. Il 15 dicembre a Roma, presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, si è tenuto il seminario di approfondimento dedicato al mercato del petrolio, alle previsioni sul futuro dei prezzi e agli effetti dell'attuale riduzione sui diversi settori del comparto shipping, organizzato dal Gruppo Giovani Armatori di Confitarma e moderato dal Vice presidente Giacomo Gavarone. Andrea Garolla di Bard, presidente dei Giovani Armatori, ha aperto i lavori della giornata ricordando che nell'ultimo anno e mezzo, i prezzi sia del Brent che del Wti hanno perso oltre il 50% e che molti analisti prevedono che i prezzi del petrolio saranno molto bassi anche per tutto il 2016. “Questa rivoluzione nel mercato del petrolio – ha affermato il Presidente dei GGA – ha origini diverse che non dipendono più soltanto dalle dinamiche legate a domanda e offerta del petrolio sul mercato ma, probabilmente dipendono dagli scenari geopolitici Medio-Orientali e non solo, dalle politiche dell'OPEC e da quelle di produttori concorrenti come gli Stati Uniti e la Russia”.

Ma quale è l'impatto dell'attuale mercato petrolifero sullo shipping?

Secondo Salvatore Carollo, esperto del settore e autore del libro *Understanding Oil Prices*, ormai i prezzi del petrolio non sono più controllati dall'OPEC che decidendo nel 1988 l'indicizzazione al valore del Brent, ha di fatto delegato alla finanza mondiale la fissazione del prezzo del petrolio. Per quanto riguarda il settore dei trasporti marittimi, data la crescente richiesta di petrolio di alta qualità si manifesterà l'esigenza di movimentare più greggio con determinate

caratteristiche anche su nuove rotte con un conseguente forte sviluppo del movimento di prodotti raffinati con conseguenti interessanti opportunità per il trasporto sia di greggio che di prodotti petroliferi.

Jon Fredrik Müller, esperto internazionale del settore e Senior Project Manager Rystad Energy, ritiene che "una negoziazione del prezzo del petrolio ai livelli degli anni trenta e primi anni '40, nel medio termine diventi insostenibile. Verso il 2020 ci sarà bisogno di un prezzo del petrolio significativamente più forte , al fine di stimolare gli investimenti per rendere l'industria in grado elaborare proiezioni della domanda globale. Il 2016 continuerà ad essere un periodo difficile per l'industria petrolifera e del gas – ha concluso Müller - ma dal 2017 il mercato dovrebbe migliorare con un rafforzamento del prezzo del petrolio"

Enrico Paglia, Research Manager di Banchemo Costa Group, ha affermato che a seguito della riduzione del prezzo del petrolio, le imprese risparmiano sul costo del bunker e, contemporaneamente si rafforzano la domanda di petrolio e la ripresa degli scambi. Tutto ciò, nel corso del 2015, ha consentito al comparto delle navi cisterna di rafforzare i segnali timidi di ripresa per uscire da una crisi che dura dal crollo finanziario del 2008. Enrico Paglia ha quindi illustrato i possibili scenari futuri per le tanker adibite al trasporto sia di greggio che di prodotti petroliferi.

Una precisazione

Bacino Portuale di Pra' (non Voltri Terminal Europa)

Caro Decio, vedo che nei tuoi scritti viene ancora menzionato il "Porto di Pra'-Voltri", mentre da oltre un anno ha finalmente assunto la denominazione ufficiale e corretta di "Bacino portuale di Pra' ", eliminando il toponimo improprio e fuori posto di "Voltri" dove, di porto non ce ne è mai stato neanche un centimetro.

Anche a nome dei miei concittadini, di Pra', che, loro, il porto di Pra', se lo trovano davanti tutti i giorni, ti chiedo un aiuto speciale per veicolare la cosa attraverso le pagine del tuo super-notiziario, magari con un tuo autorevole pezzo sul tema.

Tra le varie cose, ultimamente, è stata rimossa l'ignobile scritta gigante "Voltri Terminal Europa" all'ingresso del terminal container, sostituita con il logo "PSA", e anche l'associazione promotori del Museo del Mare ha apposto una targa sull' "Affresco di Piano" esposto al Galata per raffigurare la realtà vera circa il travagliato bacino portuale di Pra', per troppo tempo, impropriamente, surrealmente, chiamato "di Voltri".

E' cessata l'era delle stupidaggini, del pressapochismo, della disinformazione e, a poco a poco, in zona si afferma la verità e soprattutto la voglia di rimediare agli errori del passato e costruire una Pra' futura, bella, seppur in modo diversa, come quella di un tempo.

Per quelli come noi, che da bambini andavamo alla spiaggia e ci siamo visti il

mostro-porto crescerci davanti e strapparci il nostro mondo marino e balneare, continuare a leggere "Voltri" in riferimento al nostro porto, credici, è una vera sofferenza. AIUTACI !

Guido Barbazza

KITACK LIM, NUOVO SEGRETARIO IMO

Dal 1° gennaio 2016, per un primo mandato di 4 anni, il nuovo Segretario generale dell'IMO sarà il coreano Kitack Lim, eletto all'unanimità il 26 novembre dall'Assemblea dell'International Maritime Organization. Lim, che subentra a Koji Sekimizu, è stato presidente dell'Autorità portuale di Busan, e rappresentante permanente per la Corea all'IMO in qualità di Presidente del *Sub-Committee on Flag State Implementation* (FSI) dal 2002 al 2004.

Note di viaggio

Arenzano Teatro Il sipario sabato 9 gennaio 2016 ore 21

Un invito al viaggio sotto gli auspici di Hermes, il dio greco che protegge chi viaggia lontano. La Liguria è terra di Naviganti. Un ensemble di Artisti liguri presenta un reading musicale e coreutico sulle rotte del varazzino Lanzerotto Malocello, dei genovesi Antoniotto Usodimare e Benedetto Zaccaria e del savonese Leon Pancaldo. Lo spettacolo descrive i luoghi dei Naviganti liguri attraverso la poesia, la danza e la musica nate e sviluppatesi nelle Terre da loro visitate. NOTE DI VIAGGIO partirà dalla Liguria per fare vela verso le coste del Portogallo, della Francia, dell'Argentina. voce cantante Claudia Pastorino, testi di Tullio Gardini. (Elegantia Doctrinae)

PROFILI

Ricordo del Comandante Gaetano Alfaro

Gaetano Alfaro nato a Sorrento il 7 settembre 1920 e morto a Sorrento l'11 luglio 2012 è stato Capitano, manager, poeta, scrittore, politico. Un uomo poliedrico, un indimenticabile amico con cui ho condiviso eventi e idee. Ho una grande nostalgia delle nostre ultime conversazioni, sperava di fare un viaggio a Genova, che considerava un faro. Ho chiesto alla professoressa Annunziata Berrino, moglie del figlio Carlo, di tracciarne un profilo. Lei l'ha fatto in maniera mirabile, classica, e la ringrazio di cuore. (DL)

Con immenso onore ho accolto l'invito di Decio Lucano a ricordare la figura del comandante Gaetano Alfaro, che per me è stato per oltre trent'anni un secondo padre, avendo io sposato il suo figlio maggiore.

Desidero qui ricordarne non tanto il lato intimo e familiare, quanto qualche nota del suo profilo sociale e culturale. Come molti ricorderanno, il comandante Alfaro era un sorrentino ed essere nato nel cuore di Sorrento gli conferiva la dignità di una piccola borghesia urbana, capace di leggere nelle vicende e nei cuori di quel ricco caleidoscopio di umanità che vive fianco a fianco nei piccoli centri, animati come sono da artigiani, da commercianti, da piccoli professionisti, da operai e da gente di servizio. Non a caso proprio tante figure e tante vicende di quel mondo sorrentino furono per lui fonte di ispirazione per una delle sue grandi passioni, che era la scrittura, nella quale espresse la sua capacità di osservare e comprendere uomini, fatti e sentimenti. Il centro di Sorrento degli anni quaranta e cinquanta era un piccolo mondo urbano che egli aveva lasciato molto presto, sia perché avviato giovanissimo alla navigazione, sia perché col matrimonio si era trasferito in un giardino fuori le mura del paese. Aveva così dovuto rapportarsi a una comunità rurale di cui, come tante volte mi confidava, criticava aspramente l'omertà, disprezzandone la logica cieca che sacrificava uomini e donne alla proprietà. Era infatti un uomo libero e liberale, che ammirava nelle persone l'esercizio della libertà e che stimava quanti credevano nel proprio impegno. Questi erano anche i motivi per i quali biasimava da una parte l'inoperosità e dall'altra la logica dell'appartenenza. D'altra parte nel comando e sul mare aveva imparato a misurare forza d'animo e capacità di ciascuno, senza badare a nomi e cognomi. E proprio questa sua capacità di comprendere l'umanità gli consentiva anche di trasfigurarne le miserie e di restituirle nell'arte della scrittura, nei racconti e nelle poesie che ha pubblicato negli anni.

Certo il comandante Alfaro aveva contribuito e partecipato anche al boom economico degli anni sessanta e dei primi anni settanta e questo gli aveva consentito di vivere esperienze economiche, professionali e sociali di un certo livello, ma di fatto aveva attraversato quella mondanità, quel potere e quel benessere con assoluta lievità, vorrei dire senza riportarne danni. Il suo senso dell'amicizia non era viziato dall'interesse, mentre il suo amore per la vita era generato esclusivamente dalla sua capacità di stupirsi e di conoscere.

Potrei e vorrei continuare a lungo, ma mi limito a ricordare con orgoglio un impegno e una battaglia che ci accomunava: la formazione e l'emancipazione dei giovani. Il suo impegno per la formazione accademica della gente di mare è stato il progetto sul quale ha espresso quell'amore per il mare che l'ha accompagnato per tutta la vita. Temeva l'ignoranza e ne aveva misurato gli effetti partecipando a quella straordinaria epopea dell'internazionalizzazione degli scambi del secondo dopoguerra. Da uomo di comando, ne sentiva tutta la responsabilità, e credeva che l'associazionismo fosse un'arma importante per elaborare e affermare a livello nazionale processi formativi innovativi, che accompagnassero i giovani nel mondo del lavoro sulle navi con sempre maggiori competenze. Comprensione umana dunque e impegno professionale sono state due costanti della sua vita e per questi valori ci auguriamo che sia ricordato.

Annunziata Berrino

Gli ambientalisti , ingenui idealisti o pericolosi furbetti ?

Il caso Liguria

Il Monte di Portofino sotto tutela Unesco ?

Promossa dal CAI (Club Alpino Italiano) sezione di Rapallo, si è svolta recentemente a Villa Queirolo, la conferenza di Marco Delpino dal titolo “Il Monte di Portofino patrimonio dell’uomo per l’Umanità” con la presenza anche della Presidente della Comunità del Parco di Portofino Dott.ssa Anna Baudino. Nel corso dell’incontro, Delpino (che è anche Vice Presidente dell’Associazione Internazionale “Amici del Monte di Portofino”) ha evidenziato una “sequenza storica” che oggi, vista col senno di poi, fa comprendere molte cose. Un “piano politico ben congegnato per togliere al Monte di Portofino quell’internazionalità di cui avrebbe potuto godere, per declassarlo, e per ridurre in tal modo tutte le vicende a mere questioni locali, al fine di condizionare il futuro parco a piani regolatori, regolamenti e strumenti urbanistici capaci ad aggirare vincoli e ostacoli, come del resto è avvenuto durante questi ultimi venticinque anni”. Da qui la riproposta di porre il Parco sotto la tutela dell’Unesco, al fine di sottrarlo ai nuovi “appetiti edilizi”. (da Bacherontius)

COMMENTO. Polemiche inutili si sprecano sul nuovo piano regionale, quando ormai tutto il territorio affacciato al mare della Liguria è stato cementificato dalle precedenti giunte regionali e locali in più di trent'anni compreso il capoluogo Genova. Dove erano gli ambientalisti quando lentamente è stato urbanizzato il lato a monte di Santa Margherita Ligure con spruzzi immondi di calcestruzzo e stradine impervie che salgono e distruggono il monte di Portofino ? Crozza ha chiamato questo scempio “sanmargheritizzazione” . E i due golfi, Paradiso (Camogli) e Tigullio (Rapallo) fino a raggiungere Sestri Levante dove si stenta a trovare un ciuffo di verde nelle pendici della costa? Piangiamo gli ulivi della Puglia sradicati su ordine della UE per i parassiti, ma dove erano gli ambientalisti quando furono abbattuti migliaia di ulivi (considerati sacri e inalienabili) sul Colle degli Ometti a Genova all'uscita dell'autostrada di Nervi affinché la Coop costruisse centinaia di case cosiddette ma non troppo popolari ? E dove sono gli ambientalisti che non vedono come la collina di Sant'Ilario a levante di Genova si stia lentamente popolando di costruzioni che dal rustico all'abusivo alla capanna diventano villette e insediamenti e che hanno occupato verde e panorama in uno dei più suggestivi siti della Liguria ? Altrochè bellezza e onestà ci salveranno ! Altrochè la Convenzione europea dei diritti di panorama. (DL)

LIBRI E RIVISTE in ordine sparso a fine anno

Impressioni d'Oriente di Francesco Favati

Ricordare il passato è imparare qualcosa di nuovo (Proverbio cinese)
Con questa epigrafe inizia il nuovo libro Impressioni d'Oriente di Francesco Favati , grande viaggiatore e inviato in tutto il mondo dallo stato italiano per studiare l'agricoltura e la logistica terrestre e marittima negli anni 80'. Favati è un precursore della logistica nei trasporti e dell'alimentazione coordinata nel mondo. Cina (1979), Giappone e Thailandia (1985/86) sono le Impressioni d'Oriente, una dettagliata testimonianza di viaggi di lavoro per conto del CNR, ma anche di raffinata cultura che Favati ci offre come i suoi precedenti volumi dedicati al Sud e Nord America e all'Australia. Un prezioso e unico bagaglio culturale professionale oggi che la gestione del territorio , trasporti e alimentazione, è diventata imperativa . Universal Book srl

Endurance di Alfred Lansing.

L'incredibile viaggio di Sir Ernest Shackleton nel 1914 al comando di una goletta, Endurance, alla scoperta dell'Antartide. Bibbia, fede, professionalità, uomini speciali che forse non esistono più nella lotta per la sopravvivenza per oltre un anno tra i ghiacci dopo che la loro nave era sprofondata tra le lastre bianche .Scritto come un romanzo è un utile viatico per dare forza e coraggio ai manager dei nostri tempi . Tea editore

Promotori Musei del Mare e della Navigazione

Nata a Genova nel 1996 l'Associazione Promotori del Mare e della Navigazione onlus riunisce imprese e istituzioni che operano nel mondo dello shipping ed ha contribuito allo sviluppo e alla realizzazione di eventi del Museo Galata facendolo sentire tutt'uno con il mondo dell'industria marittima genovese e italiana. E' una delle associazioni onlus più produttive d'Italia e la dimostrazione che dietro ogni istituzione pubblica di tipo culturale ci deve essere una realtà di aziende che partecipano e promuovono la cultura, come – suggeriva il comandante Giorgi-- ambasciatori di made in Italy nel mondo. Tante le pubblicazioni promosse dall'associazione, ultima in ordine di tempo Colours of my Liguria , una esposizione (e un catalogo) di dipinti di Gian Marco Crovetto ospitata nell'ambito della collaborazione del Galata nel maggiore museo del Sultanato dell'Oman nella capitale Muscat. Dopo Paolo Rizzo l'attuale presidente Roberto Giorgi, già uomo di mare, dopo 31 anni con V.Ships di cui è Presidente onorario e presidente di Fraser Yachts assicura con il sostegno del consiglio la valorizzazione della cultura marinara in Italia.

Nota. Per non appesantire queste pagine, che qualcuno vorrebbe allestite con animazioni e grafiche stile informatico, tracciamo un elenco di libri e riviste che

presenteremo nel prossimo Foglio DL NEWS.

Tutti i genovesi del mondo, La grande espansione commerciale (secoli XI-XVI),
I relitti del Golfo di Venezia, Regione Veneto, Cam Idrografica,
Cortocircuito Mediterraneo di Marco Molino, Alessandro Polidoro editore
Noverar le stelle, di Marco Pivato , Donzelli, Che cosa hanno in comune
scienziati e poeti;

Riviste: Vita e Mare; TTM con allegato Best Ships; Bacherontius; Rivista
Marittima; Lega Navale (l'ultima, poi on line); Lussino, storia italianissima
di un'isola dalla grande tradizione marinara e industriale; Procida Oggi (on
line); Rivista Italiana della Saldatura; Notiziario CSTN Centro Studi Tradizioni
Nautiche, Lega Navale Napoli; Anterem rivista di ricerca letteraria.

REVIVAL

IL MARCONISTA , LA FINE DI UNA PROFESSIONE IN MARE di Ugo Doderò

Nel 1999 è andato “ in pensione “ l' SOS e uno scrittore, Guido Ceronetti, quell'anno in una splendida indagine retrospettiva sui rumori perduti da non dimenticare , inserisce anche il “ rumore “ del messaggio SOS. E scrive: “ Il rumore con anima del testo che componeva , una creazione sublime, le tre lettere dell'alfabeto Morse , un grido di angoscia che ha attraversato l'aria in tutti i mari , la terra, le montagne, forte come il grande “ urlo “ di Munch”. Chi sa se i radiotelegrafisti dopo trent'anni di servizio alle cuffie sono d'accordo , intanto leggiamo la testimonianza nostalgica di uno che alle cuffie c'è stato davvero e ci racconta... (DL)

Da molti anni sono state chiuse a bordo delle navi mercantili di qualsiasi tipo le stazioni radio ove operava il “Wireless Operator” che manteneva i contatti radio tra la terraferma e la nave e tra la nave e gli altri natanti. Il tutto quasi sempre in CW (constant wave) in grafia e non in fonìa. In effetti le stazioni radio erano nate a bordo delle navi per la sicurezza della vita umana in mare, per lanciare il fatidico SOS “Save our Souls” (Salvate le nostre anime) nel caso di abbandono nave per naufragio, per incendio a bordo, per collisione con altri natanti,ecc. Era come un grido di allarme, di dolore, di disperazione lanciato da una creatura colpita a morte che invocava l'aiuto di altre navi per salvare vite umane. Le prime stazioni radio erano dotate di apparecchiature piuttosto primordiali (vedi Titanic o contemporanei) con l'impiego di trasmettitori a scintilla che lavoravano solo su O.M. o O.L. L'artefice delle radio comunicazioni era stato il nostro Guglielmo Marconi da cui la professione di Marconista. Col passare del tempo sulle navi vennero installate nuove apparecchiature rice-trasmittenti

alcune delle quali di produzione statunitense (vedi Liberty Ships : RCA o Mac-Key) o di produzione europea in generale o italiana in particolare come le ottime apparecchiature della Marconi o dell'Allocchio Bacchini o IRME, ecc. Ma a bordo v'erano pure altre apparecchiature indispensabili come ad esempio il "Radio Direction Finder" RDF (Radiogoniometro) per avere una conferma della rotta della nave. Con il RDF si rilevava la direzione del segnale di una stazione terrestre che lanciava su frequenze speciali in O.M. e con un nominativo internazionale di identificazione un segnale in grafia per far sì che l'operatore radio, ruotando la bobina del RDF o l'antenna giroscopica potesse rilevarne la direzione e l'angolo in gradi rispetto allo zero della bussola.

V'era pure il trasmettitore di soccorso da usare sulla 500 kc/s in caso di emergenza, ovvero in mancanza di energia dai generatori. Detto trasmettitore era alimentato da batterie al Pb, ed il locale batterie era attiguo alla stazione radio o nelle sue vicinanze. Era compito del marconista provvedere alla carica delle batterie stesse e controllarne il livello della soluzione e la densità dell'elettrolito.

V'era ancora un ricevitore di "autoallarme" che veniva inserito quando il "wireless operator" smontava di guardia e questo ricevitore lo sostituiva . Come? Tale apparato era dotato di speciali valvole termoioniche ed era programmato per ricevere sulla 500 kc/s frequenza di soccorso uno speciale segnale di distress che anticipa l'SOS, segnale composto da un determinato numero di linee e punti. Dopo tale ricezione suonava una forte suoneria che metteva in allarme il marconista in quanto era stato trasmesso un "Distress". E' ovvio che quando il marconista rientrava in servizio disinseriva l'autoallarme. V'era infine, in caso di abbandono nave, un piccolo ricetrasmittitore in O.M. 500 Kc/s in dotazione su di una lancia di salvataggio. L'alimentazione era assicurata da una piccola dinamo azionata a mano da una manovella.

Comunque, a prescindere dal tipo di apparecchiature, dal tipo di nave, ecc. il Marconista, nell'espletamento delle sue funzioni, aveva sulle spalle una tremenda responsabilità, in quanto oltre a garantire con le sue mansioni la sicurezza della vita umana in mare, aveva il compito di mantenere, oltre il contatto con le altre navi, il collegamento con la terraferma per il lancio e la ricezione di marconigrammi con l'Armatore, con le famiglie dell'equipaggio, con le Autorità marittime e con gli Agenti nei porti. Ancora contatti con il CIRM (Centro Internazionale Radio Medico), ricezione di bollettini meteo, rilevamenti RDF, e quant'altro attiene agli incarichi del Marconista. Egli aveva pure l'obbligo di osservare il segreto delle radiocomunicazioni su quanto trasmesso o ricevuto tranne che con il Comandante che era l'effettivo ricevitore del traffico in arrivo o in partenza.

Ma la responsabilità che pesava sulle spalle del Radio Operatore, era da ritenersi ancor più accentuata in quanto sulle navi da carico v'era un solo Operatore, solo con se stesso. Comunque sia, da anni il "Wireless Operator" non è più presente sulle navi mercantili sostituito dalla Tecnologia dei "GMDSS", ma

a mio modesto parere e di altri, una ricetrasmittente con operatore radio rimane il mezzo più sicuro. Naturalmente occorrerebbero alcune stazioni radio costiere vecchia maniera per ricevere i segnali. C'è comunque da pensare che, come hanno eliminato gli Uff.li Marconisti, prima o dopo si sbarazzeranno pure degli Uff.li Macchinisti o dell'intero equipaggio con navi guidate da terra. Se ne parla da tempo. Personalmente ho navigato come "Wireless Operator" solo sei anni in gioventù, ma la "Professione" è rimasta nel mio "io" indimenticabile.
(Da Vita e Mare, sett/ott 2015)

Inediti astronomici e letterari da Leopardi a Calvino a Hemingway

La Luna di Giacomo Leopardi di Silvestro Sannino

Torre Del Greco. Il concerto sinfonico "Il Tramonto della Luna" organizzato dalla Pro Loco di Torre del Greco, nella magnifica cornice della "Villa delle Ginestre" in cui soggiornò Giacomo Leopardi tra il 1836 e 1837 e dove scrisse Il Tramonto della Luna e La Ginestra, è stato un evento di ottimo livello, molto gradito e apprezzato dai numerosi partecipanti. Era il giorno di San Giacomo, quella sera del 25 luglio scorso e cadeva di sabato in un periodo in cui il caldo opprimente non mollava la presa da circa un mese. Ma la serata offriva un dolce refrigerio mitigato dalla leggera brezza, quasi uno Zefiro, che scivolava sul fresco manto erboso dell'anfiteatro ricavato nel parco della villa ed illuminata da una Luna crescente, con fase compresa tra il primo quarto e la luna piena. Il Presidente della Pro Loco, Antonio Altiero, il cui naturale fair play è ben noto, con scarne ma incisive parole salutava i presenti e introduceva i numerosi concertisti, chiamati ad eseguire i brani del nutrito repertorio, diretti dal Maestro Leonardo Quadrini. La lettura di alcuni Canti del Poeta e di altri passi ben selezionati trovava nella voce di Enzo Salomone un interprete capace di esaltare la poesia sublime di Leopardi e di catturare così la piena e convinta partecipazione degli spettatori. Enzo Salomone vanta esperienza e doti artistiche notevoli anche per aver partecipato, tra l'altro, al film di Mario Martone "Il giovane favoloso" dedicato proprio a Giacomo Leopardi. Egli faceva precedere la lettura dei vari canti da citazioni e riferimenti appropriati e ben calibrati nella misura oltre a fornire il significato e i motivi ispiratori degli stessi. In particolare Salomone ricordò un giudizio di Italo Calvino il quale nelle "Lezioni Americane" afferma che Leopardi "quando parlava della Luna sapeva esattamente di cosa parlava"; mentre nel presentare il "Canto Notturmo di un Pastore errante per l'Asia" il poeta era stato attratto da un resoconto del Barone di Meyendorff su un viaggio in Asia, apparso sul Journal des Savants del mese di settembre del 1826, come lo stesso Poeta indica in una nota del 3 ottobre 1828 dello Zibaldone dei pensieri. E qui l'eventuale lettore voglia avere la benevolenza di perdonare

qualche considerazione non proprio convenzionale di una persona non leopardista e non letterato.

Si, Giacomo Leopardi quando parla della Luna sa quello che dice; e questo si può desumere anche dal fatto che il Poeta di Recanati, appena adolescente, aveva scritto una *Storia dell'Astronomia*. Ma mi chiedo: Italo Calvino, quando esprime il giudizio riportato, è pienamente consapevole di quello che dice? Ho qualche dubbio in merito e cercherò di darne il motivo. Quando si esprime un giudizio del tipo "Tizio su quell'argomento sa quel che dice" l'autore del giudizio si pone su un piano di conoscenze almeno pari a quelle di Tizio e ciò dovrebbe valere anche per Calvino. Le Lezioni Americane sono il testamento letterario e intellettuale di Italo Calvino; sono ricche di erudizione e affrontano tematiche di ampio respiro che sconfinano nelle teorie scientifiche più profonde, come la gravitazione di Newton, in cui è palese che Italo ha un rapporto con esse non proprio confidenziale. Peraltro, sul piano letterario, il giudizio ricordato e riportato nella lezione "Leggerezza", riesce senza dubbio felice, come felice è l'altro in cui Calvino afferma che Leopardi ha fatto il miracolo "di togliere al linguaggio ogni peso fino a farlo assomigliare alla luce lunare". Poi per pudore conviene di dover "lasciare la Luna tutta a Leopardi". E allora, solo per curiosità e non per turbare minimamente la poesia o il sonno di Hestia, vediamo un po' più da vicino questa Luna di Leopardi.

Nel "Canto notturno di un pastore errante per l'Asia" il Poeta, nelle vesti del pastore delle steppe, si rivolge alla Luna, come da consuetudine di quelle terre, e chiede: "Che fai, tu Luna, in ciel? dimmi, che fai, // Silenziosa Luna? // Sorgi la sera, e vai, contemplando i deserti // Indi ti posi". Ma mica la Luna sorge di sera, o perlomeno, non sempre sorge di sera e questo Leopardi lo sapeva bene! E' come se si chiedesse ad una persona: dove nasce il Sole? E questi rispondesse: a Est. E poi, si richiamassero i versi di Dante:" surge ai mortali per diverse foci la lucerna del mondo ..." con evidente imbarazzo di chi si è affrettato a dire Est; ma Dante chiarisce subito quando la lucerna del mondo (il Sole) sorge a Est.

Qui la Luna, è detto, sorge la sera; si tratta quindi di una Luna piena che nasce appunto di sera. E nel Canto Notturmo la funzione della Luna, nell'analogia del suo corso in cielo con la vita del pastore e del suo gregge, è proprio di una Luna piena e non può essere altrimenti. Intanto il Poeta, nel porre la domanda, si immedesima nel pastore ed il pastore, anima di razionalità semplice, è più sensibile alla Luna piena che contempla e rischiara i deserti per tutta la notte per cedere la luce al nascente Sole, concetto già caro a Dante che lo richiama nel XXIX canto del Paradiso (*Quando ambedue i figli di Latona, // coperti del Montone e de la Libra...*). Il Tramonto della Luna si ispira ed è incentrato sull'analogia tra il gioco di luci ed ombre prodotto dalla Luna e la giovinezza dell'uomo. In questo caso la Luna illumina con la sua luce argentea, dopo il tramonto del Sole, la terra e gli oggetti; poi pian piano essa scende verso l'orizzonte, le ombre sbiadiscono ed il mondo viene coperto dalle tenebre. Ma non per sempre perché poi "l'aurora dalle dita rosate" e, subito dopo, il sole che

sorge riportano la luce e la vita ritorna a splendere. Allo stesso modo la giovinanza perde il suo vigore e cede alle tenebre ma senza ritorno , mentre la natura rinnova il suo periodico risplendere.

Una Luna che lascia il mondo nelle tenebre durante la notte, prima dell'alba, è una Luna compresa tra il primo quarto e la Luna piena che tramonta appunto verso le tre le quattro del mattino; e solo la Luna in questa fase può consentire l'analogia che fa il sommo poeta di Recanati.

Vi è la Luna che dopo il tramonto illumina le case del borgo per rendere lieta la vigilia del giorno di festa: è "il biancheggiar della recente Luna", della Luna appena apparsa, appena sorta de *Il Sabato del Villaggio*. E questa è una Luna piena o una Luna subito dopo la Luna piena perché solo in tale fase la Luna può avere le caratteristiche di quella descritta dal Poeta in modo leggero e soave.

Ed abbiamo ancora la "graziosa Luna" del Canto "*Alla Luna*", l'amica di notte del Poeta.

Ed ancora nell'incipit dello Zibaldone dei pensieri : "Era la Luna nel cortile, un lato// Tutto ne illuminava, e discendea sopra al contiguo obliquo un raggio" il gioco delle luci e delle ombre che mutano col volgere in cielo della Luna", per dirla con Dante, una scena che solo chi ha schietta confidenza con l'astro selenico può assimilare e descrivere.

"Placida notte, e verecondo raggio// Della cadente Luna; e tu che spunti//Tra la tacita selva in su la rupe, //Nunzio del giorno;..." Ne *l'ultimo Canto di Saffo* emerge ancora questo passaggio tra la luce di una Luna che va verso il tramonto e cede il testimone a quella del Sole che si appresta a sorgere annunciando il giorno che avanza.

In questi e negli altri casi appare evidente una intima confidenza tra il Poeta e la Luna, nelle sue varie fasi, nei suoi vari aspetti, e nei più svariati e multiformi fenomeni ad essa associati. E' una confidenza che deriva dalla osservazione attenta e pensosa del Poeta, da profonde riflessioni filosofiche e che stimolano ed alimentano la Poesia espressa in un linguaggio leggero, delicato e forte ad un tempo, per toccare i temi della felicità come un bene da gustare e privilegiare per non cedere poi la via all'infelicità, alla delusione di occasioni mancate o di un tempo perduto. Ed è lo stesso Leopardi a chiarire il ruolo della natura nella ispirazione del poeta in una nota dello Zibaldone del 10 settembre 1828: "Il poeta non imita la natura: ben è vero che la natura parla dentro di lui e per la sua bocca"

Le considerazioni fatte suggeriscono una riflessione di ordine culturale e pedagogico. Giacomo Leopardi non ha a disposizione solo una ricca biblioteca di classici e di libri di ogni genere; Egli può disporre anche del Journal des Savants, fondato quasi simultaneamente ai Philosophical Transactions of Royal Society di Londra agli inizi della seconda metà del XVII secolo. Questi due giornali, per oltre due secoli, segnarono i progressi della migliore cultura europea nei più svariati campi del sapere. Giacomo Leopardi poteva seguire gli autori più prestigiosi nei campi della filosofia, della filologia, della teologia, della

fisica, della matematica e così via; e la curiosità giovanile inclina ad esplorare tutti i campi del sapere, come mostra la lettura dello Zibaldone, fino a minare le condizioni di salute del giovane Leopardi.

I giudizi di Italo Calvino riportati sopra evidenziano come spesso gli intellettuali approfittano della loro posizione di privilegio, ancorché guadagnata con fatica e merito, per imporre propri punti di vista con morbida prepotenza ma non sempre sorretti da conoscenze adeguate. E' la citazione per la citazione che serve più per fini di prestigio e di marketing che per finalità più squisitamente euristiche. Perfino uno scrittore del calibro di Ernest Hemingway non sfugge a tali tentazioni. Nel libro Il Vecchio e il Mare, che gli assicurò il premio Nobel per la letteratura, ad un certo punto, quando il vecchio pescatore, trascinato in alto mare dal grosso merlin che aveva pescato, perde di vista le luci di terra di l'Avana si deve riferire in modo empirico alle stelle. Lo scrittore americano dice che il vecchio si basava su Rigel (stella di Orione) anche se non sapeva che si chiamasse così. Ma questo non è possibile per il semplice fatto che ad inizio dell'autunno, quando si svolge la scena, Rigel di sera non è visibile perché si trova sotto l'Orizzonte!

Infine la Luna che splendeva quella magica sera del 25 luglio in cui si è tenuto il concerto Il Tramonto della Luna nella Villa delle Ginestre era proprio quella nella fase che ha potuto ispirare il Poeta nel comporre lo splendido Canto. Una coincidenza fortuita e felice o una scelta pensata, premeditata dai solerti organizzatori? E qui la risposta non è molto difficile.

Torre del Greco 10 novembre 2015

Silvestro Sannino

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CARITA'

da "Ricordi a mia figlia" di Pietro Verri (Milano 1728 - Ornago 1797)

... "L'uomo, o per la carriera delle armi, o per l'ecclesiastica, o per le scienze, o per le cariche civili, ha il mezzo di forzare le dicerie popolari a tacere, e va da conquistatore sottomettendo l'opinione. Ma la donna manca di queste risorse. Debole, gracile, e timida per sua natura, non ha per mezzi che la dolcezza, la placida bontà, le virtù del cuore. Questi sono i pregi che le procurano un marito, che la affezionato, e che la conducono a quel grado di felicità a cui può aspirare...."

... "Voi siete bene alloggiata e pasciuta e vestita; altre figlie che hanno una sensibilità uguale alla vostra, stanno in un miserabile tugurio, tremano nelle

notti d'inverno sulla paglia, soffrono la fame, e a tutti questi mali si aggiunge la vergogna della loro condizione. Somma bassezza è l'insultarli col fasto: la buona indole vi suggerirà di abbassarvi ad essi, trattarli con bontà, con cortesia e con maggior riflessione che non fareste colle vostre pari. Una vostra pari non resterà offesa da una distrazione; una infelice, sempre occupata dai mali propri, crederà che sia orgoglio e fasto in voi. Chi è mai ricco abbastanza, o chi lo fu mai per beneficiare tutti i bisognosi? Nessuno, se intendansi i soli donativi. Ma se riflettiamo bene, il tesoro della beneficenza d'un'anima buona è inesauribile. Un consiglio dato a tempo, un paziente interessamento nelle miserie altrui, una parola detta a proposito, un rincoramento dato prudentemente ad un abbattuto, e cento simili atti di animo veramente nobile e buono, sono veri e reali benefici, che non impoveriscono chi li fa, e possono cavare dall'infelicità chi vi si trova, ovvero rendergliela almeno più sopportabile.”...

FINE