

DL NEWS rivista Costume, cultura e attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 10 gennaio 2018

Da stampare le 16 pagine , perchè sfogliare e dimenticare sono quasi sinonimi nel digitale, se avete voglia di leggere con calma; genitori e ragazzi (tranne quelli della Stella Maris) purtroppo non leggono niente , la cultura è una faccenda che non li riguarda ,...

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

SHIPPING ITALIA

CHIAMATELO PURE CLUSTER MA E' UN'INSALATA MISTA

Caro Decio, ho molto apprezzato la sintesi di Tobia che ha efficacemente dipinto lo stato attuale del puzzle associativo (*tra gli armatori e altre categorie ndr*). Senza voler polemizzare in maniera sterile, e rinnovando la stima per molti dei soggetti che compongono il puzzle, occorre ancora una volta sottolineare la “bulimia” associativa che ancora non riesco a giustificare. Riferendomi all’Associazione che mi vede attivo (Confitarma), era stata data per defunta da più di un menagramo, ma per fortuna ciò non è avvenuto; ciò a dimostrazione che un’Associazione non si crea associando entità, bensì qualificando, negli anni, i propri rappresentanti quali soggetti deputati a svolgere un ruolo istituzionale, ed in tal senso riconosciuti dalle controparti. Il fatto che qualche soggetto lasci l’associazione (per motivi diversi, anche se qualche “professionista” della polemica ne accomuna le motivazioni) non significa che l’associazione si sia dissolta, ne tanto meno che coloro che continuano ad avere un ruolo attivo, incluso lo staff, non continui a svolgere le proprie funzioni. Che piaccia o meno, la Confitarma, ad oggi, è l’unico soggetto che viene riconosciuto con un ruolo attivo in ambito Internazionale, e soprattutto ad essa viene attribuita un’autorevolezza che non riscontro in altri ambiti pseudo-associativi. Dispiace vedere che soggetti che si proclamano “operatori globali” poi, quando si tratta di discutere delle Organizzazioni associative sembrano chiusi in ambiti domestici. Forse intra-portuali.

Facciamo attenzione, come ho ripetuto più volte, dietro il mal compreso concetto di “cluster”, si cela un’essenza diversa, ovvero un’”insalata mista” che si fa fatica a comprendere. D’altro canto, faccio fatica ad immaginare armatori conviventi nella medesima associazione con i rappresentanti dei piloti che sono stati per anni il medesimo oggetto di critiche e contrapposizione. Qualcuno prima o poi mi spiegherà dove è finita la coerenza.

Nel mentre auguro a voi tutti un buon anno.

Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A.

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

Laurea di I° livello per i diplomati nautici/ di Francesco Boero

Il progetto c'è e autorevole , ora riuniamoci e facciamo ordine nell'istruzione e nella formazione dei nostri ufficiali

Carissimo Decio, buon anno a te, ai tuoi cari ed a tutti i lettori delle tue News; News che leggo sempre con infinito piacere e molta attenzione.

Come inizio d'anno vorrei ritornare sull'argomento che, in modo spiccio, chiamiamo "laurea triennale per i diplomati nautici", tanto per evitare, come invece spesso accade, che su di esso cada l'oblio. Com'è noto, l'anzidetto diploma, o, meglio, titolo universitario sta molto a cuore a tanti, ma soltanto a parole perché in realtà solo pochissimi s'interessano concretamente a questa opportunità per le nuove leve che intendono seguire le vie del mare. Uno di questi ultimi è decisamente il Doderò, il quale periodicamente desta dal torpore il lettore, ricordandogli che, stando così le cose, presto ai diplomati dei Nautici italiani sarà preclusa ogni possibilità di entrare a far parte, come una volta, dello Staff di un qualsiasi battello o entità galleggiante. In effetti il pericolo esiste ed è ormai avvertito non soltanto dagli "addetti ai lavori", ma anche da coloro che masticano poco di "cose di mare".

Come tu ben sai, io sostengo che uno studente debba esser FORMATO sui banchi di scuola o dell'università per intraprendere la carriera che si è prescelto (tutto il resto è soltanto AGGIORNAMENTO) e, altresì, che lo studente diplomato o laureato debba assolutamente acquisire nel corso dei suoi studi le "basi" per affrontare, con le conoscenze e la serietà necessarie, la maggior parte dei problemi ricorrenti importanti che dovrà risolvere una volta inserito nel mondo del lavoro, per cui nei vari cicli di studi la didattica dovrà esser integrata con opportune esperienze lavorative.

E qui siamo proprio alle note dolenti perché mi risulta che oggi in Italia siano rarissimi i cicli di studi per diplomati o laureati che includono momenti di confronto con la realtà lavorativa. Tutto è, come al solito, abbandonato al "Fai da te" o, alla meno peggio, a qualche seria società che si occupa di "Aggiornamento" e, purtroppo, anche a tanti pirati della così detta "Formazione post diploma o laurea".

Da un po' di tempo si parla tanto di progetto alternanza scuola-lavoro. Speriamo bene! Vedremo quali risultati darà nel prosieguo perché oggi siamo troppo vicini alle elezioni per sperare in qualcosa di concreto per i nostri giovani che non siano solo promesse.

Se ho ben capito, il nostro amico Ugo, dotato di grande esperienza lavorativa e caparbietà nell'informarsi su cosa accade nel mondo, marittimo e non, da parecchio tempo propone di allinearci ad altre marinerie straniere, che prevedono cicli di studi a livello universitario per i futuri ufficiali di bordo, al fine di riacquistare quel grado o autorità nell'ambito del personale imbarcato su una nave che, di fatto, è ormai perduto o in rapido declino.

Con Ugo abbiamo avuto alcuni scambi di vedute (non sempre collimanti) sulla tipologia di questa "laurea breve" che lui proporrebbe , ma concordiamo sul fatto che oggi nella nostra Bella Penisola, che vanta più di 8000 Km di coste, di porti di importanza internazionale e di tantissimi giovani che vivono il e sul mare, non esistono adeguati corsi di livello universitario

accreditati dallo Stato Italiano (se è per questo non esiste neppure un Ministero della Marina Mercantile). Occorre un qualcosa di specifico che al momento in Italia non abbiamo; occorrono strutture universitarie che oggi latitano; occorrono strategie e programmi concreti e veramente seri (a proposito, non capisco a chi si rivolgano tanti parlamentari quando, su un problema emergente o impellente e dove tutto è fermo, esclamano, a viva voce, che “Occorre una legge seria”. Sono lì per legiferare seriamente o no?); inoltre, occorre che l’armamento italiano sia più collaborativo e che non cerchi sempre l’immediato ritorno . Faccio presente, ma non vorrei riscoprire la salinità del mare, che in passato gli armamenti di Stato e dei privati del nostro Paese investivano sui giovani diplomati nautici (io stesso, dopo meno di 20 giorni dal diploma ebbi l’opportunità di imbarcarmi come Allievo Ufficiale di Macchina sulla s/s Federico “C”, nave passeggeri, ammiraglia della “Costa Armatori “) e che questi sono diventati il vanto della marineria italiana, stimata in tutto il mondo.

A mio avviso, l’aver dimenticato o l’aver sottovalutato il problema o, ancor peggio, l’aver appoggiato alcuni surrogati o integrazioni ai regolari cicli studenteschi, che di universitario non hanno alcun riferimento realistico, è stato ed è tuttora un grave errore che ha danneggiato e danneggia la stragrande maggioranza dei giovani che vogliono abbracciare la vita di mare. Giovani cui peraltro fanno riferimento, sempre e spesso pedissequamente, politici e oratori nei loro stucchevoli e ormai banali sermoni privi di contenuto.

Tornando alla “Laurea breve” per i diplomati nautici, ho saputo che il prof. ing. Massimo Figari della Scuola Politecnica di Genova (Facoltà di Ingegneria – DITEN) ha elaborato un progetto di corso triennale universitario post diploma di scuola media di 2^a grado che s’intitola “Una laurea per gli Ufficiali della Marina Mercantile: l’ufficiale elettrotecnico di bordo” e che ha presentato al Forum nazionale “21st Century Maritime Training – La formazione marittima futuribile” tenutosi l’8 novembre 2017 a Roma.

Purtroppo, io, contrariamente a tanti altri, non ho ancora avuto il piacere di leggerne il contenuto perché non sono ancora riuscito ad averne copia; tuttavia, il problema non è questo, bensì quello che, se, come mi è stato riferito, il progetto è ben fatto e utile alla collettività (ovviamente: non solo quella del settore marittimo), deve essere immediatamente portato all’attenzione del Parlamento per la sua approvazione e deve esser, soprattutto, supportato da “TUTTI” per il bene dei nostri giovani, i quali finalmente potranno almeno fregiarsi di un titolo paritetico o superiore a quello di altre figure che si occupano di marketing o di benessere dei passeggeri (con tanto rispetto per il loro lavoro). Quando dico “TUTTI” significa, per esperienza personale, che da soli la partita è persa in partenza e che quindi chi crede di far qualcosa senza l’aiuto di altri o è un illuso o è in mala fede.

Purtroppo, caro Decio, come quasi sempre accade in Italia per tutto ciò che riguarda il bene della collettività, anche in questo caso ho sentito parlare di “mancanza di copertura finanziaria” e altre amenità similari.

Ma come! Un corso universitario utilissimo alla marineria italiana e ai giovani (non solo quelli legati al mare) deve essere subordinato ad un sostanzioso numero di iscrizioni o a sponsorizzazioni particolari?

Forse è difficile capire che si tratta di un problema strategico per lo Stato Italiano. Sono deluso e mi vien spontaneo chiedere che si smetta di prendere ulteriormente in giro i nostri giovani e altresì di lamentarsi se i più bravi trovano sbocchi lavorativi all’estero, perché stiamo facendo di tutto per non trattenerli. Scusa lo sfogo e “Secundis ventis uti”.

Ing. Cap. Francesco Boero, Bauer

In ricordo del prof. Aldo Marletta

P.S . Se mi permetti vorrei anch’io associarmi a tutti coloro che hanno ricordato il compianto

prof. Aldo Marletta con quanto segue.

Purtroppo, Aldo non è stato né mio Professore e neppure mio Preside, ma l'ho conosciuto in tante occasioni, nel corso delle quali ho potuto apprezzare la persona, o, meglio, l'uomo di prim'ordine che tutti vorremmo imitare. Non sono in grado di descriverne la possente figura come hanno fatto altri che lo hanno conosciuto meglio di me, ma il mio è un semplice ricordo di un "AMICO", perché quelle poche volte che abbiamo discusso su argomenti di un certo spessore mi ha inondato di saggezza.

Zio Willy, il prof. ing. Guglielmo Levi, preside del Nautico S. Giorgio di Genova negli anni in cui io ero studente, è stato grande, ma zio Aldo (come lo vorremmo ricordare), non gli è stato inferiore. Entrambi hanno operato con superba capacità in due periodi molto differenti tra loro che non consentono raffronti, però dobbiamo riconoscere che sono stati dei "Grandi" ed hanno lasciato un segno indelebile.

In occasione dell'assemblea annuale, indetta il giorno 8 marzo dello scorso anno dall'Associazione ex Allievi e Docenti del Nautico San Giorgio di Genova, come di consueto, consegnammo oltre alle pergamene ricordo ai soci ex allievi che avevano superato i 50 anni di diploma, anche altre pergamene dedicate ai soci docenti e scritte in latino macheronico. Al caro amico prof. Aldo Marletta riservammo una pergamena con simpatiche battute, rigorosamente goliardiche, e lo nominammo "Al the Great". Ciao AL (o zio Aldo) sarà molto difficile dimenticarti. ZUMBAI Bauer

Francesco Boero

La vita del navigante è sempre una vita “ a parte “ della famiglia

Ancora un anno vissuto...è finito (pensieri e riflessioni)
di Ugo Doderò

Ai cari amici del DL NEWS e pure agli amici del periodico “ Vita e Mare “ del Collegio C.L.C e D.M. che ci leggono, come pure in *ultimo* ai lettori della “ Carretta “, periodico dell'Associazione ex Allievi e Docenti dell'Istituto Tecnico Nautico di Genova .

Mi onoro di scrivere per queste tre Associazioni, che, in quanto tali, mantengono ben alto lo spirito e la passione del mare. Vi chiederete il perché di tutto questo preambolo, di tutto questo “prologo” nel volervi anticipare ciò che vado a dirvi? Pensate un po' a tutte le feste di fine d'anno che in età più giovane avete augurato a tutti i presenti “ Buon Natale e Buon Anno “ sia a bordo delle navi sulle quali eravate imbarcati o a casa? Questi auguri sono sempre istintivi e si pensa sempre che vadano a buon fine specialmente quelli inviati da bordo ai cari a casa tramite la Stazione Radio di Bordo e con tutti gli “ Sparks “ di tutte le navi che sudavano le sette camicie poiché in quelle sere tutti chiamavano le “ Radio Stations “ di terra per stabilire un contatto e, ove c'erano, altri marconisti che ricevevano i messaggi da bordo e li inviavano alle famiglie di destinazione.

Una gioia condivisa sia a bordo che a terra da due persone che si amavano e che, con grande spirito di comprensione e di sacrificio, avevano creato una famiglia con bambini che venivano educati a casa dalla mamma con un'assunzione di responsabilità notevole. Ora i contatti sono più facili con telefonini ed altre diavolerie, per cui i marittimi imbarcati e le persone a casa si possono sentire più spesso ed agevolmente, ma la vita del navigante è comunque e sempre una vita di sacrificio. **Ugo Doderò**

Sabatini che si batte per la salvaguardia della nostra lingua madre.

*...con la tecnologia che rimpiazzerà interamente o in parte
i lavoratori umani , non ci sono crisi finanziarie uguali...
Banca Mondiale*

LA NAVE SMART E LA CENTRALITA' DELL'UOMO COGNITIVO ALL'UNIVERSITA' DI GENOVA Fabio Saccomanno e le discipline scientifiche e umanistiche

In occasione dei 140 anni della “ Regia Scuola Navale “ di Genova si è svolto l'11 marzo 2011 il convegno “ Elettronica industriale e Automazione: testimonianze sul ruolo dei genovesi “ organizzato dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Genova, Preside Paola Girdinio, e da Aizoon IT knowledge. Dagli atti del convegno abbiamo estratto un brano del professor Fabio Saccomanno , già dirigente industriale , docente universitario e consulente, che racconta i primi passi, gli esordi e i primati dell'elettrotecnica , dell'elettronica e dell'automazione dagli anni 30 in poi . Lo spunto ci aiuta a capire quanta scienza e studio e anche nascita di industrie siano alla base dello sviluppo dell'automazione (in senso lato) per la “navigazione” della nave intelligente , o a controllo remoto, ma anche quanta attenzione bisogna porre – e lo sottolinea il professor Saccomanno – al rapporto tra le discipline scientifiche e quelle umanistiche. La centralità dell'uomo è fuori discussione e Saccomanno nel suo lungo costruttivo curriculum industriale, universitario e della ricerca , tra i colleghi, abbia posto come obiettivo primario. Ne riportiamo un brano molto significativo.

<<Si aveva òa sensazione di vivere un momento “ magico “ , di importante svolta (non solo tecnico-scientifica) verso un futuro più progredito , anche se non mancavano diffidenze esterne ed incertezze,in un'altalena di spozione e timori , delusioni e- parziali ma i coraggianti -successi.

In effetti , nel solco dell'Ingegneria tradizionale – sostanzialmente basata su “ materia “ ed “ energia “ , e particolarmente concentrata sul progetto di componenti e impianti – stava in quel periodo maturando un'ingegneria nuova , basata sull'uso del “ segnale “ secondo le regole della logica e della matematica., e fortemente creativa ed ambiziosa.

Con l'Automazione si intende infatti mettere i sistemi fisici in condizione di co portarsi – nel rispetto delle loro caratteristiche *naturali* di funzionamento – secondo i nostri desideri , anche in situazioni perturbate. Si tratta di una sfida con la Natura, e l'affermazione della mente umana ha un òparticolare “sapore” di Umanesimo, a dispetto del luogo comune che vede contrapposte – se non addirittura incompatibili – le discipline scientifiche e quelle umanistiche...>>. (DL)

Traghetto a propulsione elettrica , scafo costruito in Romania, allestito in Norvegia, servizio nei fiordi, una sinergia Fincantieri

da inforMare. La società cantieristica Vard del gruppo Fincantieri ha acquisito un

ordine della norvegese Boreal per la costruzione di un traghetto che potrà trasportare sino a 60 automobili e 199 persone tra passeggeri ed equipaggio. La nave, la cui propulsione sarà alimentata con batterie elettriche, sarà lunga 74 metri e larga 14,2 metri.

La commessa è la prima emessa nei confronti della Vard della società norvegese, che effettua trasporti pubblici con una flotta di autobus, pullman, tram nonché traghetti. Lo scafo della nave sarà costruito nel cantiere navale rumeno Vard Braila, mentre l'allestimento dell'unità verrà completato nel cantiere navale norvegese Vard Brevik che consegnerà il traghetto nel corso del terzo trimestre del 2019.

Il nuovo traghetto inizierà l'attività nel gennaio 2020 e verrà impiegato sulla rotta che collega Kvanndal e Utne, nel fiordo norvegese Hardangerfjord, nell'ambito di un contratto della durata di nove anni stipulato dalla Boreal con il governo di Oslo.

LEZIONI DI SCIENZA, VITA E ATTUALITA' NEL NOSTRO CLUB

LE CONVERSAZIONI DEL PROFESSOR SILVESTRO SANNINO

Sannino ci ha preso la mano, eravamo tutti lì ad ascoltarlo, doveva tenere una chiacchierata su uno o due temi, poi... , gli abbiamo chiesto di continuare , sono certo che ingegneri e capitani lo hanno apprezzato, e magari le discussioni continuano (DL)

Il Preside Aldo Marletta – J. Fourier e J.C. Maxwell – Newwton -Il buco dell'ozono - La velocità moderata

Aldo Marletta , ritratto inedito di chi lo conosceva bene e che percorre la vera storia dell'istruzione nautica e dei suoi protagonisti

Il Preside Prof. Aldo Marletta non è più tra noi terreni. E' andato via ad abitare dimore più amene dopo una vita spesa nella Scuola e per la Scuola. Se ne è andato in punta di piedi, senza clamori, ma ha lasciato un' eredità preziosa alla comunità nautica fatta di competenza

scientifico e didattico, di dedizione alla scuola, di uno stile di vita pedagogico e civile specialmente verso gli alunni che continuava a chiamare “carusi” per le Sue origini siciliane. Negli anni '80 abbiamo avuto molte occasioni di lavorare insieme, specialmente per elaborare e sostanziare il progetto “Orione”, il progetto di sperimentazione “assistita” ideato dal direttore Generale Emanuele Caruso e coordinato dagli ispettori centrali A. Fichera e M. Albin coadiuvati da un gruppo di studio formato da ispettori, presidi e qualche docente. Il progetto aveva la finalità di adeguare i piani di studio ed i programmi sia alla evoluzione tecnologica, sia alle indicazioni che emergevano in sede IMCO, poi IMO, dopo la STCWS '78. Allo scopo furono organizzati diversi seminari residenziali di studio (Ostuni, Imperia, Ancona, Torre del Greco, Roma, Santa Margherita Ligure etc.). Spesso, dopo cena, ci si attardava a discutere delle discipline di studio, dei loro contenuti e delle relative finalità pedagogiche, didattiche e professionali. Un tema di particolare interesse del Preside Marletta, sempre pensoso, attento e profondo nelle riflessioni, e mio, era la ricerca di una funzione e di un ruolo più ampio e più efficace nel settore specifico dell'insegnamento delle materie elettriche e dei problemi connessi all'automazione navale; tema molto sentito in quel tempo in cui la condotta della navigazione subiva forti sconvolgimenti anche per l'avvento del computer a bordo. In un'esperienza fatta presso la Selenia, sulla base della banca dati dei guasti dei radar più frequenti, si era potuto desumere che alcuni guasti dei sistemi potevano essere fronteggiati dal personale di bordo con un breve tirocinio di una settimana diretto agli ufficiali; una esperienza che al tempo veniva condotta anche in Olanda dalla società Holland America Line, e questo sollecitava il nostro interesse ed il nostro impegno. Forse sarebbe il caso di realizzare un pamphlet riportando brevi biografie di queste figure professionali che hanno dato contributi rilevanti all'istruzione nautica italiana e tra i primi nomi che vengono alla mente sono: Masdea, Venbacher, Denegri, Capasso, Baistrocchi, Sorrentino, Caocci, Severino, Fichera, Russo A., Flora, Spanò, Albin, Ciampa, Nicola Valerio, Marletta.... P.S. Dopo il progetto Orione, in seguito ad una crisi di iscrizioni negli istituti nautici, da alcuni presidi fu chiesta una nuova sperimentazione assistita denominata Nautilus. Tale progetto non fu una scelta felice per vari motivi. Peggiorava l'impianto pedagogico didattico con l'introduzione di materie come chimica ambientale, troppo specialistica e quindi contribuiva ad aumentare l'entropia pedagogica del curriculum di studi nautici, peraltro già troppo elevata; ma soprattutto non si era proceduto a fare un bilancio consuntivo del progetto Orione come prevede la legge sulla sperimentazione e questo era già stato evidenziato dal D.G. Caruso sugli Annali della Pubblica Istruzione; ma Caruso ormai era in pensione. Poi si acuirono le polemiche personali e l'istruzione nautica entrò in un lungo, oscuro tunnel dal quale non sembra sia uscita. E tu, caro Decio, hai vissuto molto da vicino aspetti di questa situazione poco esaltante.

Perché Joseph Fourier e James Clerk Maxwell ? La nascita della termodinamica / Dalle costruzioni navali al radar, molte attuali applicazioni

Nelle chiosette ad alcuni esponenti dell'oligarchia RAI (43 DLNEWS 2017 pag.9) mi sono chiesto se i satrapi della TV di stato conoscessero J. Fourier e J.C. Maxwell; perché ho citato tali nomi? Perché ho ritenuto che essi potessero rappresentare tutta una schiera di benemeriti dell'umanità ma che di fatto sono ignoti ai più.

J. FOURIER. Joseph Fourier era un matematico di talento e, da uomo di penna e di spada, partecipò alla spedizione napoleonica in Egitto in qualità di scienziato del gruppo di Monge.

Sin da giovane si cimentò a fare delle profonde riflessioni sulla natura del calore e nel 1807 presentò una memoria sull'argomento all'Académie des Sciences che conteneva già le idee fondamentali. L'elaborazione continuò e nel 1822 la sintesi completa fu pubblicata nel libro *Théorie Analytique de la Chaleur*.

Essa si deve considerare un'opera fondamentale per la nascita e lo sviluppo della termodinamica che nel 1824 vedeva Sadi Carnot concepire una macchina termica ideale basata su un ciclo di trasformazioni che porta il suo nome. S.D. Poisson indagava ulteriori aspetti teorici e Lord Kelvin nel 1848 è in grado di enunciare il classico secondo principio della termodinamica. Lo scozzese P.J. Joule stabilisce l'equivalenza tra calore e lavoro (1850) mentre Clausius, Rankine ed altri affinano le conoscenze sui cicli reali sia dei motori esotermici sia dei motori endotermici.

Si potevano realizzare quindi impianti termici che consentivano, a terra come a mare, la realizzazione di potenti macchine che aiutavano l'uomo a superare molti disagi. Ma per elaborare la sua Teoria Analitica del Calore Fourier dovette introdurre nuovi strumenti di calcolo tra cui le serie trigonometriche che in caso limite diventano le trasformate di Fourier. La serie di Fourier e la trasformata di Fourier ebbero poi applicazione in molti campi, dallo studio delle deviazioni delle bussole magnetiche, all'indagine di molti fenomeni variabili nel tempo. Gli architetti navali e gli oceanografi sanno molto bene che il moto ondoso si può rappresentare in funzione della variabile temporale o mediante una serie di armoniche di diverse ampiezza e periodo. Se il numero di armoniche è molto elevato, al limite, le frequenze da una distribuzione discreta assumono un andamento continuo e si ha un grafico detto spettro d'onda o spettro del mare. Una volta per studiare la tenuta della nave al mare (seakeeping) si introducevano delle onde teoriche, a profilo sinusoidale o trocoidale, con tutti i limiti ben noti. Nel 1953 St. Denis e Pierson nel loro lavoro originale e geniale "On the Motions of Ships in Confused Seas" descrissero le onde marine mediante la serie e la trasformata di Fourier e consentirono di studiare il seakeeping in termini più realistici con grandi vantaggi nelle costruzioni navali; fu così possibile costruire le portacontainers con ampi boccaporti e sufficiente margine di sicurezza. Un altro campo di indagine interessante è lo studio teorico del radar, delle sue prestazioni e dei suoi limiti. Gli impulsi radar vengono descritti in termini di spettri d'onda e risulta che durata dell'impulso e larghezza di banda del segnale elettromagnetico sono legati da una trasformata di Fourier. E gli esempi applicativi potrebbero continuare. Come corollario generale si ha che ogni qualvolta due grandezze sono legate da una coppia di trasformata (e sua inversa) di Fourier esse sono soggette al principio di indeterminazione o principio di Heisenberg. Per questi motivi J. Fourier è da considerarsi certamente un benemerito dell'umanità, per aver saputo vedere nel calore, primaria fonte di energia, importanti proprietà ignote agli altri uomini prima di lui.

J.C. Maxwell, i fenomeni fisici e i campi elettromagnetici

J.C. Maxwell (1831-1879) era un fisico scozzese e si impegnò in vari campi della scienza. Nel 1865 egli pubblicò sui PTRS (Philosophical Transactions of Royal Society) un lungo articolo di 54 pagine (uno degli articoli scientifici più importanti che siano stati mai scritti, nel giudizio della Royal Society) dal titolo "A Dynamical Theory of the Electromagnetic Field" nel quale lo scozzese stabiliva le relazioni, nei casi più generali, tra i campi elettrici ed i campi magnetici. Maxwell utilizzò in particolare le ricerche di Faraday estendendo le correnti dei conduttori anche ai mezzi dielettrici mediante il concetto di corrente di spostamento. Egli trovò che i campi elettrici variabili generavano un campo magnetico e viceversa. Inoltre i due campi si spostavano in una direzione perpendicolare ad entrambi ad una velocità prossima a quella della luce. Per questo egli dedusse che la luce stessa era un campo elettromagnetico. Maxwell descrisse i vari fenomeni connessi con i campi elettromagnetici mediante alcune

relazioni matematiche, inizialmente in numero di venti che furono poi ridotte a otto; nella formulazione moderna, dovuta a H. Lorentz, esse sono quattro. La teoria dinamica del geniale fisico scozzese unificava la teoria dei campi elettrici e dei campi magnetici le quali assumevano nel mezzo di propagazione la struttura di una forma d'onda. Maxwell approfondì ancora lo studio in un lavoro teorico più ampio che pubblicò nel 1873, dal titolo "A Treatise on Electricity and Magnetism" ma senza indicare applicazioni possibili. In precedenza si era interessato della teoria dei colori, di termodinamica e della teoria del controllo dei sistemi; il suo lavoro "On the Governors" viene considerato il precursore della Cibernetica di Norbert Wiener del 1948. Nel 1871 divenne il primo Cavendish Professor of Physics con il compito di direttore del Cavendish Laboratory ed in tale veste, il giorno dell'inaugurazione del centro sperimentale di ricerca, al cospetto della Regina Vittoria, nella sua prolusione ebbe a dire che "il laboratorio deve essere attrezzato con strumenti semplici perché essi solo consentono di penetrare l'essenza dei fenomeni fisici e farne scoprire le proprietà".

Se lo diceva lui che aveva tirato fuori le Equazioni di Maxwell e che aveva compreso la natura fisica della luce solare, la quale era lì da sempre soggetta alla riflessione dell'uomo ma rimaneva sempre lì in attesa di essere svelata, si può e si deve concordare col genio delle onde elettromagnetiche.

Le idee di Maxwell sulla teoria del campo elettromagnetico all'inizio furono viste con una certa diffidenza nel continente. Ma dopo una quindicina di anni Heinrich Rudolf Hertz, uno scienziato di grande intelligenza e dagli interessi più svariati, riuscì a dimostrare sperimentalmente l'esistenza delle onde elettromagnetiche, fatto gli fece guadagnare un Bravo! dall'autorevole Hermann von Helmholtz. Vengono poi le applicazioni con la Radio di Guglielmo Marconi ed infine la Televisione, oltre ai numerosi sistemi di comunicazione. Maxwell ed Hertz morirono in giovane età lasciando, con il contributo di una schiera di scienziati meno noti, un patrimonio tecnologico all'umanità che meriterebbe un impiego non banale, né tantomeno arbitrario, più democratico e ispirato ai migliori e più alti valori della civiltà greco-romana- cristiana, se ancora essi sono un riferimento significativo della nostra società.

Il buco dell'ozono e il beffardo Bruno Vespa

Il beffardo Bruno Vespa, nella sua trasmissione del 20 settembre 2016 aveva come ospiti Giorgio Odifreddi, Margherita Hack e il solito geologo che sa sempre tutto, finanche come sono affondati Titanic, Andrea Doria e Concordia.

Nella circostanza il "conduttore artista" oltre a denigrare l'iniziativa del Club di Roma (ma appare evidente che non conosceva il MIT, cosa grave per un giornalista della sua stazza e delle sue ambizioni, e tantomeno il matematico Jay W. Forrester con i suoi collaboratori del System Dynamics Group) volta a sensibilizzare l'umanità sull'esigenza della ricerca di soluzioni per un equilibrio globale, sia sul piano materiale sia nella sfera spirituale.

Intanto l'artista Vespa utilizza, senza saperlo, i risultati dell'opera altissima di gente come Fourier, Maxwell ed altri benemeriti, per dissipare molta energia del pianeta Terra a danno di altri, e sono miliardi di individui. Nella medesima trasmissione il "supero" Vespa affronta e risolve da par suo la questione del buco dell'ozono; se la prende con la scienza che avrebbe scambiato un buchetto (nell'ozonosfera, ndr) per qualcosa di serio. Non si chiede, il supero giornalista, se il buco dell'ozono, come pure l'ossigeno della foresta amazzonica, siano stati il parto di una moda (o di arcani interessi?) dei media piuttosto che materia di ordine scientifico. Perché la causa di tale fenomeno fu individuata nei C.F.C., tipici prodotti della società industrializzata, per la gran parte situata nell'emisfero nord, mentre il "Buco" venne localizzato sui cieli dell'Antartide? E poi cosa hanno a che fare i suoi ospiti, sul piano della rappresentanza della Scienza, con l'argomento in discussione, che richiede la conoscenza dei

delicati meccanismi della Circolazione Generale dell'Atmosfera? Bazzecole, quisquillie, pinzillacchere, direbbe Totò! A questo punto viene quasi da chiedersi se il Bruno Vespa conosca meglio almeno le patate di Avezzano, località che si trova in Abruzzo, sua terra di origine.

Newton ed i Principia Mathematica “ per la misura dell'Auditel”

Che l'auditel sia un riferimento scellerato e nefasto per la vita civile, tranne per la bronzea e ristretta oligarchia che governa la TV di stato, è nella logica delle cose ma si desume anche da mille altri aspetti , reali e simbolici, molto significativi. Che l'importanza e il valore di un'opera non si misura con parametri impropri tipo auditel viene fornito dai Principia Mathematica di Newton, forse il libro scientifico più importante che sia mai stato scritto. I Principia Mathematica non sarebbe stato pubblicato a causa della mancanza di un editore disposto ad investire la somma necessaria. Per fortuna Edmund Halley, astronomo e capitano di lungo corso, grande amico di Isaac aveva qualche disponibilità economica e la pubblicazione dei Principia si realizzò. E così il poeta Alexander Pope poteva dedicargli il suo magnifico epigramma: *Nature and nature's laws lay hid in night. God said: “let Newton be!” and all was light” (La natura e le leggi della natura giacevano nascoste nelle tenebre. Dio disse: “Sia Newton!” E tutto fu luce).*

La velocità moderata , l'impossibilità di definirla giuridicamente

Il concetto di velocità moderata da tenere in condizioni di visibilità limitata contenuto nella regola 16 a) delle COLREGS 1948 e 1960, e che molti autorevoli esponenti del tuo Club ha studiato all'Istituto Nautico, ho già avuto modo di richiamare nella nota sull'Andrea Doria. L'interpretazione del termine fu molto controversa in relazione alle circostanze e condizioni esistenti; la giurisprudenza ed il Bar della Corte dell'Ammiragliato inglese ritennero che la velocità moderata doveva essere tale da consentire di fermare la nave entro la metà della distanza visibile. Ma una tale visione non si sposava con la pratica operativa. Con nebbie a banchi la visibilità poteva essere continuamente variabile e di difficile stima; inoltre vi era il problema della conoscenza della distanza di arresto alle varie velocità e degli altri parametri di manovra allora poco consueti nella pratica di bordo.

Di notte poi era impossibile stimare la distanza visibile e quindi? I Comandanti erano costretti a navigare da fuorilegge; li aiutava l'ascolto dei segnali da nebbia ma l'interpretazione delle Corti Marittime non prevedeva la disciplina combinata in tal senso.

Ergo, non è la prima e la sola volta che la norma giuridica non è in grado di fornire precetti positivi né disciplinare la condotta della navigazione integrandola con la consuetudine e con la Ordinary Practice of Seamen. Però a pagare lo scotto è sempre l'uomo di mare, il Comandante! Per cui l'accorato appello di Samuel Plimsoll (l'uomo dell'anello omonimo e delle marche di bordo libero) alla Camera dei Comuni in difesa dei marinai contenuto nell'opuscolo “Our Seamen ” del 1873 si può dire che è ancora lontano dall'essere recepito dal legislatore in molti aspetti delicati!.

Silvestro Sannino, Natale 2017, Anno Nuovo 2018

LEZIONI DI AMMINISTRAZIONE PER I NOSTRI EROI (burocrati) ATTUALI

GIROLAMO RICCI UN GRANDE BUROCRATE “MODERNO” DEL REGNO SABAUDO

Una ricerca di Stefano Briata

I suoi progetti di riforme doganali e fiscali e di ordinamenti marittimi alla vigilia dell’ascesa al trono di Carlo Alberto di Savoia : uomini illustri della nostra storia

In precedenza ho voluto descrivere e spiegare la storia di Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera, proprio allo scopo di rendere chiaro dal punto di vista storico quali sono stati i demeriti e i meriti delle vicende del porto di Genova. Questa volta ci apprestiamo a descrivere alcuni personaggi della storia della Repubblica di Genova, di alto rango, che dopo avere servito la stessa Repubblica, hanno servito sotto Napoleone e poi presso Casa Savoia dopo l’annessione della Repubblica di Genova al Regno di Sardegna.

Nel mondo ufficiale della corte e del governo, fra gli alti funzionari i nobili e i dotti che prendevano parte attiva alla vita pubblica, questi fermenti si manifestarono in una serie di scritti nei quali gli autori, pur non ponendo in discussione il carattere assoluto della monarchia (verso la quale anzi non mancavano di espandersi in elogi paludati e retorici), scendevano a fondo, con molta franchezza, nella denuncia e nell’analisi dei mali, dei difetti da cui era travagliato l’apparato statale e nell’indicare i rimedi.

Fra gli scritti in cui venne allora discussa la situazione del momento ed in cui furono avanzate proposte concrete per il suo miglioramento, ci pare meriti di essere segnalato il “Rapporto dell’Intendente generale del marchese Ricci sui vari rami dell’amministrazione”, di cui si trova copia presso la Biblioteca Reale di Torino e che sino ad ora non è stato utilizzato da coloro che hanno studiato quel periodo.

Girolamo Ricci, padre di Vincenzo Ricci, il futuro ministro di Carlo Alberto, era nato nel 1755 a La Spezia, dove suo padre ricopriva allora la carica di governatore. Entrato anch’egli giovanissimo nella carriera dei pubblici uffici al servizio della Repubblica di Genova, era stato dapprima un membro del Magistrato della Zecca, era passato poi all’Ufficio dei Conservatori del Mare, quindi era stato nominato fra i Protettori del Banco di San Giorgio. Inviato successivamente, alla sola età di 33 anni, ad assumere a sua volta (sulle orme del padre) il governo di La Spezia: durante il periodo in cui ricoprì quella carica, egli aveva saputo risolvere le vertenze che da lungo tempo turbavano i rapporti di Genova col Granducato di Toscana per questioni di confine, e ciò gli era valso la nomina a membro del Minor Consiglio. La fine della Repubblica di Genova l’aveva trovato nell’importante e delicata funzione di Conservatore della capitale. Il mutamento di regime, l’avvento della repubblica democratica, non lo avevano allontanato dai pubblici uffici, né egli abbandonò nel periodo in cui la Liguria fu annessa all’impero francese, durante il quale rivestì la carica di consigliere presso la corte giudiziaria imperiale di Genova.

Caduto Napoleone ed instaurato nel 1814 il governo repubblicano provvisorio, il Ricci era stato inviato a Sarzana nuovamente col titolo di governatore; ed in quella carica era stato confermato dal governo sabauda, quando la Liguria passò a far parte del Regno di Sardegna. Il 10 maggio 1815 veniva quindi nominato intendente generale di Casale Monferrato e

conservatore delle gabelle di quella provincia. Il 18 agosto 1817 era trasferito, con gli stessi gradi e titoli, ad Alessandria e colà doveva trovarlo l'insurrezione del 1821: in quel contesto egli impedì il rapido e totale svuotamento delle casse pubbliche. Sopraggiunti poi gli austriaci del corpo di occupazione, non tardò a mettersi in urto anche con i loro capi poiché non intendeva cedere troppo facilmente alle loro onerose richieste. Piuttosto di adattarsi ai loro voleri preferì chiedere le dimissioni dalla carica, dimissioni che vennero tuttavia respinte dal governo sabauda nuovamente restaurato.

In premio per la condotta mantenuta in quei frangenti, Carlo Felice lo nominava il 27 dicembre 1821 intendente generale dell'Azienda delle Gabelle, affidandogli così la direzione di uno dei più importanti e delicati rami della finanza pubblica sabauda.

Gerolamo Ricci mantenne la carica fino all'11 dicembre 1832, data della sua morte, dando un grande contributo per migliorare la finanza pubblica sabauda al servizio di due re (Carlo Felice e Carlo Alberto) e di tanti governi. Innanzitutto egli realizzò notevoli migliorie ed economie nell'amministrazione dei sali e dei tabacchi, che erano alle sue dipendenze, compreso il sistema di esazione delle dogane.

Nel 1830 il Ricci prese importanti provvedimenti in materia doganale e marittima. In ambito doganale fu introdotta una tariffa organica ed unitaria per tutti i dazi doganali, eliminando così gli inconvenienti provocati dal fatto che sino allora quei dazi erano regolati da tutta una serie di manifesti camerati, fra i quali i poveri contribuenti si districavano a fatica. Ottenne inoltre da Carlo Alberto, poco dopo la sua ascesa al trono, l'emanazione di un provvedimento grazie al quale il transito delle merci attraverso i territori dello Stato sabauda era esente da ogni contributo doganale, favorendo così lo sviluppo del commercio di transito. Propose poi che l'uso del porto franco di Genova fosse a sua volta libero da gravami fiscali, ed anche questa sua proposta fu accolta dal nuovo sovrano.

A lui si deve ancora lo stabilimento dei diritti differenziali a favore della navigazione nazionale, che diede notevole impulso allo sviluppo della flotta genovese ed all'attività dell'industria armatoriale della Liguria.

Per quanto riguarda le attività marine, non solo da genovese e ligure, tenendo conto dei danni gravissimi che Genova aveva subito durante il periodo napoleonico e da cui non aveva ancora potuto sollevarsi, sosteneva la necessità di un sistema protezionistico (che venne appunto creato con l'istituzione dei suddetti diritti differenziali), mentre era invece contrario ai dazi protettivi dei prodotti industriali perché, a suo parere, essi favorivano soltanto la pigrizia degli imprenditori e ne assopivano lo spirito di iniziativa. In loro vece egli proponeva che fossero creati appositi premi per i prodotti migliori e cercò di stimolare l'incremento della loro vendita sui mercati stranieri. A tal fine suggerì l'istituzione di quelle esposizioni dell'industria interna di cui si ebbe una prima riuscita edizione già nel 1829, una seconda nel 1832 e che continuarono con risultati molto lusinghieri. Inoltre fece opera di persuasione presso il governo perché favorisse lo sviluppo di rapporti commerciali con i nuovi stati dell'America Latina, nei quali egli intravedeva per il futuro grandi possibilità di mercato per i prodotti del Regno. Ed effettivamente per la strada da lui indicata già cominciò a muoversi la diplomazia sabauda negli ultimi anni del regno di Carlo Felice, e maggiormente essa doveva inoltrarvisi sotto il regno del suo successore.

Le imposte sulla gente di mare e l'Azienda delle Gabelle

Spezzata quindi una lancia contro il disordine e la gravità delle imposte che pesano sulla gente di mare, il Ricci si dilunga ancora con ricchezza di particolari ad analizzare la situazione e i problemi che riguardano in modo specifico l'Azienda delle Gabelle da lui diretta. Meritevoli di considerazione sono a questo proposito le informazioni che egli fornisce sui difetti ancora esistenti su quanto era stato fatto e su quanto restava ancora da fare per

migliorare in modo particolare la regia dei sali e dei tabacchi.

Il Ricci osserva che la fusione di Genova col Piemonte, da un lato, e, dall'altro, le grandi trasformazioni avvenute nella configurazione politica mondiale negli ultimi decenni, soprattutto in seguito al moto di indipendenza manifestatosi da parte delle colonie dell'America del Sud, debbono imporre con urgenza una radicale revisione della politica protezionista che il governo sabauda ha costantemente seguita. Il Ricci non giunge esplicitamente a dichiarare la necessità di un libero scambio totale e riconosce anzi l'opportunità, in casi particolari, di qualche disposizione protezionistica; ma in linea di massima egli si dimostra contrario al protezionismo, che ritiene profondamente lesivo dell'attività commerciale e solo in apparenza favorevole alle industrie nazionali. E poiché una delle ragioni per cui il governo era ostile al libero scambio era il timore, o anzi la convinzione, che esso provocasse un grave deficit nella bilancia commerciale e l'esodo di grandi quantità di numerario, egli, con acute e concrete argomentazioni, dimostra l'insussistenza di simili apprensioni.

Il Ricci, grazie al suo contributo, conferma come, volente o nolente, la classe dirigente genovese, o almeno una parte di essa, si era inserita nel meccanismo politico dello Stato sabauda, apportandovi il frutto della sua esperienza, delle sue tradizioni, delle sue conoscenze soprattutto nel campo specifico della finanza, del commercio internazionale e della navigazione.

Questo fenomeno – ossia l'apporto di questa nuova linfa genovese nell'organismo statale subalpino – è certamente uno dei fenomeni più importanti nella storia del Regno di Sardegna nell'epoca della Restaurazione, un fenomeno che deve essere tenuto costantemente presente per comprendere l'evoluzione a cui il Regno andò soggetto negli anni che precedettero la rivoluzione del 1848.

Stefano Briata

UN NUOVO PONTE CULTURALE CON L'ARGENTINA

Distinguido señor don Decio Lucano

presente

mil gracias por su interesante y valiosa publicacion, cuyo contenido sera difundido ampliamente, entre los integrantes del museo historico y entidades afines. unidos por nuestro ancestral origen y en la defensa de nuestra augusta historia, lo saludamos, deseandole muy feliz año nuevo.

Ruben Granara Insua

Presidente

Fundación Museo Historico de la Boca

lamadrid 431 (esq. av. alte. brown 1389/99)

boca del riachuelo teléfono: 011-4302-6215

e mail: infomuseodelaboca@gmail.com blog:<http://museohistoricodelaboca.blogspot.com>

Muy estimado Senor Ruben Granara Insua,

Presidente de la Fundacion Museo Historico de la Boca

Me llamo Ugo Dodero amigo y colaborador de Decio Lucano, director de DL NNews. Os

agradecemos de los deseos de feliz Año Nuevo, deseos que nosotros correspondemos y somos muy felices de este contacto que se ha establecido entre nosotros y que ciertamente en el 2018 se transformará en una interesante conexión con Vuestra importante Fundación Museo-Histórica de la Boca.

De ahora en adelante os enviaremos nuestros DL News para reforzar nuestra amistad y la gana de mejor conocerse.

Muy atentamente

Ugo DODERO

Bisogna vogare sempre nel mistero dell'esistenza/ Lettera dai nostri lettori

PASSA LA NAVE MIA di Giosuè Carducci

Ho ricevuto diversi messaggi , alcuni un po' pessimistici o scettici sulle prospettive dell' anno che è già arrivato preceduto al nord da tempo cattivo (da Natale) , segno significativo che i calcoli dei meteorologi erano sostanzialmente corretti ; ci avviamo, secondo gli scienziati più accreditati, verso un'era di glaciazione che avverrà lentamente nel corso dei secoli, non di global warming come altri esperti hanno pronosticato. La situazione globale comunque è molto allarmante , dalla glaciazione al caldo torrido ... La Nasa ha divulgato i dati raccolti dal satellite Aura dal 2004 sopra la terra da cui risulta che il “buco” dell'ozono nell'atmosfera si è ridotto di circa il 20% dal 2005.

Gli scienziati attribuiscono questo esito al divieto internazionale dei clorofluorocarburi (CFC) , i gas usati fino a qualche anno fa in frigoriferi e spray.

In ogni modo questo clima nuoce allo spirito e alla psiche. Specialmente di chi ha superato qualche barriera di anni . Viviamo ognuno nel suo guscio , al nord , al sud , ognuno nel mistero della sua esistenza.

Voglio cominciare questo 2018 con una poesia di Giosuè Carducci, “Passa la nave mia”, un sonetto tratto da *Juvenilia* , estate 1851 , che <paragona la sua vita a una nave sbattuta dalle tempeste : ma sorretto dai ricordi felici di un lontano passato e dalla rivigorita speranza, reagisce con energia alla cupa disperazione > .

*Passa la nave mia, sola tra il pianto/de gli alcion, per l'acqua procellosa /
e la involge e la batte, e mai non posa/de l'onde il tuon/
de i folgori lo schianto./*

*Volgono al lido, ormai perduto, in tanto/le memorie la faccia lacrimosa,/
e vinte le speranze in faticosa/ vista s'abbatton sovra il remo infranto./
Ma dritto su la poppa il genio mio/guarda il cielo e il mare, e canta forte/
de'venti e de le antenne al cigolio:/
- voghiamo, voghiamo, o disperate scorte./*

*al nubiloso porto de l'oblio,
a la scogliera bianca de la morte.*

(alcion, gabbiani; antenne, pennoni; scorte: compagne, le memorie e le speranze)

Nostalgia, speranza, ricordi, bisogna vogare ancora, sempre ! (DL)

ON LINE E LA LETTURA : CHE NE PENSATE ?

Non ci occupiamo di attualità; il nostro impegno è semplicemente quello di far viaggiare il lettore indietro nel tempo, attingendo notizie sia dal numeroso materiale del Centro Studi sia e soprattutto dalla memoria e dall'esperienza di quanti hanno dedicato la propria vita al mare.

Per un quarto d'ora di lettura on line ci sono ore di ricerche, elaborazioni grafiche, correzioni, impaginazioni, che si giustificano solo con quell'ampio spettro di motivazioni che appartengono alle associazioni volontarie.

Ancora grazie a tutti e buon 2018 dalla redazione di CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Navigazione (da Esiodo, inizi VII sec. a. C.)

A cinquanta giorni dal solstizio, quando giunge la torrida estate, allora è tempo di navigare: la nave non si infrangerà, né il mare gli uomini inghiottirà se Poseidone o Giove non ti vogliono far perire: sta a loro, infatti, la decisione sia del bene che del male. Allora i venti spirano propizi e il mare è calmo. Affidati sicuro la nave ai venti e al mare, spingila nella foschia e imbarca pure tutto il carico, ma affrettati il più possibile a tornare in porto, non aspettare il tempo del vin nuovo, la pioggia d'autunno, l'inverno che sopraggiunge e il terribile soffio di Noto, anche perché nel lungo autunno scrosciano le piogge mandate da Giove che rendono il mare pericoloso. Anche la primavera è propizia alla navigazione. Quando le foglie in cima al fico appaiono grandi come le orme della cornacchia, allora è propizio il mare, ma io te lo sconsiglio: non sempre, a mio parere, potrai sfuggirgli...

