

DL NEWS comunicazione 26 marzo 2018

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

Auguri di serena Pasqua ai nostri lettori cui offriamo un simbolico mazzo di palmette che profumano di sacro e di resurrezione .

o*o*o*o*o

CONTROPLANCIA

Quando la passione vince ancora

Dopo un periodo di forzato silenzio Controplancia ritorna tra i suoi amici. Doveroso il saluto a Decio eccellente comandante di questo barco (DLNEWS) così unico e inimitabile. Dedico questo pezzo al grande amico e maestro Tobia, la sua vicinanza mi è stata di sprone e conforto . Grazie.

di Massimo Granieri

Che l'isola di Budelli fosse in vendita non è storia recente, venne già venduta anni fa ad una società immobiliare svizzera poi fallita intorno al 2015 e stava per essere rivenduta ad un magnate neozelandese Michael Harte che però a febbraio dello scorso anno si è tirato indietro. In vendita per poco meno di tre milioni di euro (2.495.000 per la precisione) l'isola ospita la famosa spiaggia rosa, autentica perla del Parco Nazionale dell'arcipelago della Maddalena, ed è sottoposta a vincoli paesaggistici, ambientali e idrogeologici rigidissimi compreso il divieto di calpestare la bellissima spiaggia e tantomeno lo sfruttamento commerciale o edile. A rispolverare questa storia Massimo Gramellini giornalista e conduttore del programma del Sabato sera su Rai 3 "Le parole della settimana". Dopo il fallimento con il neozelandese lo stato italiano ha continuato l'asta per la vendita con il serio pericolo che prima o poi spuntasse l'arabo di turno, il ricco petroliere americano piuttosto che lo sconosciuto miliardario cinesino dal nome impronunciabile che magari completava il pacchetto di acquisto dell'isola con una squadra di calcio. Ma di questa vicenda Gramellini ha citato la cronaca per arrivare a sottolineare un sorprendente e significativo finale degno di uno dei più famosi film di Harry Potter. Eleonora una dodicenne della II B della scuola media di Mosso, un piccolo comune montano della provincia di Biella, in Piemonte, durante la lezione di lettura dei quotidiani (...e qui la prima lezione che arriva da questo fatto...) apprese assieme ai suoi compagni che l'isola di Budelli sarebbe stata di nuovo messa all'asta. Non ci pensò su e insieme ai suoi compagni e insegnanti decisero di organizzare una colletta per comprare l'isola e far sì che rimanesse italiana e incontaminata. Gramellini, nel raccontare la vicenda, ha commentato "...mi piacciono quelle menti che al limite del ragionevole e presi dalla passione per qualcosa sognano grande..".

Questi ragazzi mossi appunto dalla passione hanno tramutato un sogno in un progetto concreto, il movimento "Non si sBudelli l'Italia" che mediante un grande battage e una

colletta su internet (Crowdfunding) ha cercato di raccogliere i 3 milioni di euro necessari. Usando opportunamente la rete web hanno varcato i confini nazionali portando il loro messaggio e ricevendo fondi da ogni parte del mondo, persino dal Costa Rica e dalle stesse meravigliose isole polinesiane che, gemellandosi virtualmente al piccolo pezzo di paradiso terrestre italiano, si sono alleate con questi ragazzi. E come cantava il nostro De André “...una notizia un po' originale non ha bisogno di alcun giornale come una freccia dall'arco scocca vola veloce di bocca in bocca..”. Questa irrazionale guerra dei piccoli David contro i potenti Golia dell'economia mondiale è arrivata sino ai massimi vertici del WWF Italia che ha fatto suo questo progetto e ha siglato con questi ragazzi un protocollo d'intesa per il supporto operativo. E i ragazzi, la loro passione, hanno vinto, il giudice ha riconosciuto il diritto di prelazione del Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena che è diventato proprietario dell'isola. Il primo obiettivo di rendere Budelli di tutti è stato raggiunto! Molti pensano che se non fosse stato per tutto il rumore fatto da questi ragazzi, non sarebbe successo così in fretta! Ci piace pensare che sia così! Ora WWF e il Parco Nazionale di La Maddalena stanno sostenendo il secondo obiettivo posto dai ragazzi, fare diventare Budelli l'isola dei giovani. E mentre alla II B è stato conferito dall'Ente Parco il ruolo di “curatore a distanza del progetto”, Eleonora ha ricevuto per mano del Presidente della Repubblica Mattarella il titolo di Alfiere d'Italia.

Un rappresentante di questa scuola ha scritto a proposito su un giornale locale:

“Vista da fuori la nostra avventura può sembrare sorprendente, ma per chi da anni con questa scuola ha a che fare sa che non è così. Non è un progetto che spunta dal nulla ma da alunni che sono abituati a lavorare in questo modo. Cinque primi premi ottenuti in concorsi nazionali nell'ultimo anno in ambiti molto diversi hanno il denominatore comune della capacità di progettare, cooperare, comunicare a tutto campo, "usare" le discipline. E le "utopie" realizzate fanno parte del nostro bagaglio, dal gruppo di alunni partiti per la Nuova Zelanda nel 2009 sulla scorta di un progetto di ricerca sulla Resistenza a quelli giunti in uno sperduto villaggio del Tibet nel 2011, compreso un trekking di tre giorni attraverso la catena himalayana, per portare fondi a una scuola di profughi gemellata”.

Grande insegnamento, soprattutto per il mondo dell'istruzione e dell'educazione, genitori compresi, che seppur comprensibilmente pressati dal mondo del lavoro, cercano di trasferire ai ragazzi soprattutto “competenze” dimenticando di infondere in loro la passione, vitale per la realizzazione della loro vita.

“Se vuoi costruire una nave, non radunare uomini per raccogliere la legna e distribuire i compiti, ma insegna loro la nostalgia del mare ampio e infinito”.

(Antoine de Saint- Exupéry)

Massimo Granieri

LA TERZA FLOTTA E UNA POLIZZA DI SUCCESSO

Una nuova offerta assicurativa per la nautica: SiatSail, la nuova polizza di porto

Caro Prof, in una sala gremita di oltre 100 tra broker, agenti, esponenti del mondo della nautica

e marinas, giornalisti e colleghi interni e di gruppo, a testimoniare l'importante azione sinergica in atto, inclusi alcuni rappresentanti della Genova che crede nella sua ripresa e nel rilancio, abbiamo presentato il nuovo prodotto dedicato alla nautica da diporto che punta a diventare un elemento distintivo per collocare SIAT tra le società leader del segmento.

Ci crediamo molto, ci abbiamo investito molto, così come abbiamo accompagnato il ritorno a Genova di Cico, che ci vede presenti come sponsor, proprio perché i campionati italiani classi olimpiche rappresenta uno dei più importanti eventi velici a livello nazionale e non solo ed anche questo era giusto che tornasse a Genova. E SIAT, Genova ed il mare sono insieme da sempre. Infine abbiamo sottolineato, durante l'incontro, l'importanza di una Compagnia "dedicata". Una azienda che ha tutte le funzioni interne orientate a sviluppare il business specialistico. Per dare risposte veloci, essere efficienti, innovatori. Questo ci rende unici. (M.A.)

Pubblico volentieri il resoconto della presentazione della nuovo Polizza Nautica di SIAT Nautica oggi significa grandi Yacht e Marina capienti, la Terza Flotta, come si chiamava una volta ('60) la flotta dei rimorchiatori e dei servizi nautici, perchè da parecchi anni sono vicino a questa compagnia di assicurazioni marittime con un rapporto di cultura e di amicizia disinteressata. La galleria delle fotografie storiche del porto e del lavoro ne sono un esempio, il progetto della raccolta museale della cinquantennale attività della compagnia di documentazione e oggettistica, modelli e immagini... Un progetto che va avanti . L'umanesimo nel business è sempre vincente. (D.L.)

GENOVA. Dopo lunghi anni di crisi, il mercato della nautica da diporto - un'eccellenza della tradizione italiana - sta finalmente dando chiari e ripetuti segni di ripresa.

I dati forniti dalle Associazioni di settore, siano essi Ucina o Nautica Italiana forniscono infatti un quadro confortante: secondo i dati Ucina in particolare, nel 2016 il fatturato globale del settore è cresciuto del 18,6%, raggiungendo 3,44 miliardi di euro e migliorando ulteriormente la già buona performance del 2015 (+17,1% rispetto al 2014).

Sul mercato domestico sono collocati circa 680 milioni di euro di produzione nazionale, con un incremento del 24% rispetto al 2015, che a sua volta già era cresciuto del 13% rispetto al 2014.

In questo quadro economico favorevole e promettente per il comparto nautico, Siat Assicurazioni - la società controllata dal Gruppo Unipol specializzata nel settore Marine - ritenendo che la ritrovata vitalità del mercato possa dare luogo anche ad una maggiore domanda assicurativa, ha dato vita ad un nuovo prodotto assicurativo specificamente dedicato al settore della nautica da diporto.

Viene lanciata infatti in questi giorni sul mercato SiatSail, un prodotto che, con un'unica polizza modulare, consente di fornire tutte le coperture necessarie al proprietario di un'imbarcazione da diporto: i danni all'imbarcazione, la responsabilità civile per danni a persone e cose di terzi, gli infortuni del comandante e dei trasportati e infine l'assistenza durante la navigazione per l'imbarcazione e le persone.

I punti di forza di questa polizza sono essenzialmente tre: la modularità, la completezza ed il supporto tecnologico al processo di quotazione ed emissione della polizza.

La modularità consiste nella articolazione della polizza in 4 sezioni separate - appunto Corpo, RC, Infortuni e Assistenza - che, secondo la scelta del cliente, possono essere acquistate nella loro totalità, fornendo quindi la garanzia completa, oppure in combinazioni diverse, con l'unico requisito che sia presente almeno una delle due coperture "principali", Corpo o RC. Un'ulteriore modularità si trova poi all'interno della Sezione 1 - Corpo (quella deputata a coprire i danni all'unità da diporto), dove il cliente può scegliere fra tre alternative di copertura di ampiezza decrescente (Platinum, Gold e Silver) ed in aggiunta può acquistare

alcune specifiche estensioni di copertura rispetto alla garanzia prestata dalla polizza.

La completezza dell'offerta trova il suo contenuto non solo nella possibilità di acquistare sino a 4 garanzie in un'unica polizza ma anche nell'ampiezza delle garanzie prestate.

In particolare, la Sezione 1 - Danni è prestata secondo la tradizionale impostazione "All Risks" tipica delle polizze italiane che, ancora dai tempi del vecchio Accordo ANADI, si sono sempre differenziate sotto questo profilo rispetto alle Yacht Clauses, le concorrenti clausole inglesi: la conseguente diversa impostazione dell'onere probatorio, ancorché possa apparire un tecnicismo giuridico, rappresenta invece una differenza di sostanza rispetto all'impostazione inglese a "rischi nominati".

Al di là di questa impostazione di carattere generale, nella Sezione 1 sono state inserite alcune garanzie che spesso il Mercato offre come estensione (Alluvione, inondazione, terremoto ed eruzioni vulcaniche, Giacenza in acque non protette, Risarcimento del danno con rimpiazzo a nuovo per unità fino a 3 anni di età, Rinuncia alla rivalsa per danni da incendio, Trasferimenti terrestri per unità di lunghezza fino a 10 metri, Deroga alla regola proporzionale per danni parziali, Scuola di vela o guida, Eventi Socio-Politici, Bagagli ed oggetti personali).

Per altre estensioni di garanzia - che rappresentano un particolare aggravio di rischio o sono specifiche di un determinato tipo di imbarcazioni o di un particolare utilizzo delle stesse - si è invece previsto di ricorrere all'estensione onerosa di garanzia a fronte di espressa richiesta del cliente che accetta di pagare il relativo sovrappremio: è questo il caso di estensioni quali Regate veliche, Noleggio, Rischi Guerra, Danni all'apparato motore ed all'impianto elettrico, Perdita di nolo e Rimpiazzo a nuovo per unità oltre i 3 anni di età.

Per quanto concerne la Sezione 2, che copre la Responsabilità Civile per danni a Terzi derivanti dalla navigazione o dalla giacenza delle Unità da Diporto, oltre alla responsabilità per i danni alle persone, la cui copertura è imposta - in parallelo al settore automobilistico - dall'art. 123 del Codice delle Assicurazioni Private, la polizza si estende a garantire anche la responsabilità per danni a cose ed animali di terzi (inclusi i trasportati), danni a terzi provocati durante la navigazione a vela (anche in assenza di motore ausiliario), danni occorsi durante l'utilizzo dell'Unità per scuola Guida ed inoltre danni provocati a terra durante giacenza, alaggio, varo, inclusi i danni da incendio.

E' infine possibile l'estensione ai danni causati a terzi, inclusa la persona trainata, durante l'attività idro-sciatoria.

L'offerta di polizza è poi completata dalla Sezione 3 - Infortuni del Conducente/Comandante e dei trasportati durante la permanenza a bordo - e dalla Sezione 4 - Assistenza all'imbarcazione e alla persona (Assicurato e familiari) durante la navigazione e la giacenza al di fuori del Porto di stazionamento abituale.

Il terzo punto di forza della polizza si trova nel supporto tecnologico al processo di quotazione ed emissione della polizza: SiatSail funzionerà infatti mediante una piattaforma web - accessibile esclusivamente dagli intermediari assicurativi previa registrazione - la quale consentirà all'intermediario di richiedere la quotazione ed eventualmente emettere la polizza, rendendo così più rapido ed efficiente l'intero processo assuntivo.

Dopo una prima fase di "rodaggio" nella quale l'intermediario dovrà richiedere la quotazione tramite un formulario disponibile sulla piattaforma e riceverà l'indicazione del premio applicabile dalla Direzione di Siat, potendo poi così procedere all'emissione della polizza, si arriverà poi ad un ulteriore snellimento di tale processo; nella seconda fase, completato il rodaggio, il sistema rilascerà infatti automaticamente la quotazione all'intermediario e questi potrà direttamente finalizzare la polizza; solamente nel caso in cui i termini indicati dal motore tariffario della piattaforma non siano in linea con l'aspettativa dell'intermediario si

innesterà un meccanismo di “referral”, cioè di richiesta di deroga alla Compagnia, esaurito positivamente il quale si rientrerà nell’automatismo di emissione della polizza.

Il lancio del prodotto SiatSail avviene alla fine di marzo, con buon tempismo rispetto all’avvio della stagione nautica 2018.

ATTUALITA'

IN ITALIA ANZIANI E PENSIONATI NEL MIRINO

ROMA Dall’Ocse, al Fmi, con un’aggiunta della Bce – sottolinea il presidente Giorgio Ambrogioni – è tutto un fiorire di appelli al rigore, di richiami al rispetto delle regole, di moniti ad evitare l’ennesimo baratro che ci si para davanti se non si rispettano diktat sempre più pressanti. E’ bene allora ripetere che la spesa per le pensioni in Italia non è pari al 18% o al 20% del pil, cioè al di sopra della media europea. In realtà nel 2016 la spesa pensionistica italiana è stata pari a 200,7 mld lordi, cioè 150 mld al netto di tasse ed imposte che gravano sulle pensioni, a fronte di contributi per 181,1 mld. Quindi, in un bilancio serio, la situazione è di saldo positivo e non di deficit, e la percentuale corretta pensioni-pil è circa del 13%". - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24647>

EMISSIONI DELLE NAVI, UNA PRIMA CLASSIFICA

BRUXELLES .Tra le nazioni dell'Unione Europea che meno si sono impegnate nel sostenere l'adozione di misure per ridurre le emissioni di gas serra prodotte dallo shipping ci sarebbero alcuni tra i primi Stati marittimi dell'UE, ovvero Croazia, Portogallo, Italia, Cipro e, fanalino di coda, la “marittimissima” Grecia. Lo sostiene Transport & Environment (T&E), organizzazione non governativa con sede a Bruxelles che associa oltre 50 organizzazioni con lo scopo comune di promuovere a livello UE e globale una politica dei trasporti basata sul principio dello sviluppo sostenibile. (Da inforMare 22 marzo)

IMO , LA SALVAGUARDIA DEI MARI E DELLE COMUNICAZIONI

LONDRA L’IMO e il futuro dello shipping: l’uso sostenibile degli oceani, il commercio marittimo e la rivoluzione digitale sono stati alcuni dei temi affrontati da Kitack Lim, segretario generale dell’IMO al vertice internazionale sulla navigazione tenutosi a Istanbul il 17 marzo. Nel suo discorso di apertura Lim ha parlato di come l’IMO, nel suo ruolo di leader come regolatore globale dello shipping, stia affrontando una serie di sfide per il settore marittimo. Per quanto riguarda l’ambiente marino, ha affermato che per essere sostenibili, le attività umane devono essere bilanciate con la capacità degli oceani di rimanere sane e diversificate a lungo termine e che una parte importante del ruolo dell’IMO è garantire che la navigazione continui a dare il suo contributo all’economia globale senza sconvolgere questo delicato equilibrio. Lim ha poi ricordato il lavoro di IMO sulle emissioni di gas serra e sull’efficienza energetica delle navi, la gestione delle acque di zavorra e la navigazione polare ed ha anche sottolineato che il miglioramento dei porti, lo sviluppo e il rafforzamento dei collegamenti intermodali e delle connessioni con l’entroterra possono guidare e sostenere

un'economia in crescita, promuovendo il commercio via mare. Sulla rivoluzione digitale Lim ha detto che l'industria navale sta entrando in una nuova era, attraverso nuove tecnologie emergenti in settori quali il consumo di carburante e di energia, l'automazione e la gestione delle navi, i materiali e l'edilizia. (Confitarma)

MERCATI E COMPETITIVITA' PREMIO AL GRUPPO MESSINA

Zaccheo, piccolo di statura, che per vedere Gesù che sta passando sulla strada, si arrampica su un sicomoro... Questa simbologia dell'uomo che per raggiungere risultati non esita ad arrampicarsi è alla base dell'omonimo progetto di formazione, per l'appunto "Il progetto Zaccheo", progettato e gestito dal Gruppo armatoriale Messina, che è stato insignito del secondo premio ex aequo dell'AIF, Associazione Italiana Formatori, nella categoria "Mercati e competitività" con la menzione di Valutazione Tecnica per l'Innovazione.

Direttamente alle spalle di Unicredit ed ex aequo con Magneti Marelli, al Gruppo Messina è stato riconosciuto dall'AIF, creatrice del Premio Olivetti, il merito e una menzione speciale per i contenuti innovativi del progetto formativo, ma anche per aver progettato "in house", senza l'ausilio di società esterne di consulenza questo modulo formativo, focalizzato sull'esigenza dell'azienda di fare emergere le reali vocazioni e, quindi, le potenzialità dei singoli dipendenti.

Caratteristica vincente del Progetto Zaccheo è la base del percorso formativo, che parte da una valutazione personale delle potenzialità dei dipendenti e quindi da un assessment delle loro aspettative e della loro "voglia di salire sul sicomoro".

L'assunzione di maggiori responsabilità, più forza nel proporre le proprie idee, meno timore nel "salire" sono alcuni dei tangibili risultati che oggi si riscontrano in molti dei partecipanti al progetto ma, nello stesso tempo, c'è stata anche l'opportunità di sollecitare i Responsabili aziendali a sostenere il percorso di ascesa dei propri collaboratori, considerandoli futuri leader piuttosto che statici "followers".

Oltre ai docenti del Rina Academy, che hanno partecipato attivamente al progetto formativo coordinati dal Responsabile Messina del progetto Roberto Manuelli, figura anche Vittorio Podestà, campione paraolimpico e vincitore di due medaglie d'oro a Rio. Una figura emblematica anche per l'obiettivo del progetto formativo di fare emergere non solo le professionalità in essere, ma le volontà.

AMBIENTE E SALUTE

LE SPECIE ALIENE INVASIVE SOTTOVALUTATE

di Stefano Briata

GENOVA Martedì 13 marzo 2018 ho partecipato ad un conferenza organizzata dalla Scuola di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali dell'Università di Genova, avente come argomento "Le specie aliene invasive", svoltasi nell'aula meridiana di Via Balbi 5. Anche se sono uno storico dell'arte, e di storia moderna e contemporanea, ho deciso di partecipare a questa conferenza perché si tratta di un argomento che riguarda tutti noi nella vita di tutti i giorni, ignorato dai politici e dalla TV.

Il relatore della conferenza è stato il Prof. Mauro Mariotti, ordinario di Botanica ambientale e applicata dell'Università di Genova, dove è direttore del Dipartimento di Scienze della Terra, dell'Ambiente e della Vita (DISTAV) e svolge ricerche su metodi per la riqualificazione ambientale, il monitoraggio, la gestione e la conservazione della biodiversità.

Ora vediamo in sintesi la Biodiversità, il paesaggio e il suo impatto economico sulla Liguria. In sintesi, le specie aliene sono piante e animali introdotti accidentalmente o deliberatamente dall'uomo al di fuori della loro area d'origine, in ambienti dove non erano presenti. Quelle in grado di riprodursi e diffondersi da sole sono considerate "specie aliene invasive" e possono causare gravi danni all'economia, alla salute umana e alla biodiversità. In Europa le specie aliene sono circa 12mila e di queste circa il 15% sono invasive e potenzialmente più pericolose per l'uomo e l'ambiente. I danni in Europa per l'agricoltura, le infrastrutture, la salute, i valori culturali ricreativi sono stimati in 12 miliardi di euro all'anno. Anche la Liguria risente di questo fenomeno ma spesso, e purtroppo, è sottovalutato.

Descrivendo in breve, le specie aliene sono state introdotte volontariamente o accidentalmente dall'uomo al di fuori della loro area d'origine: esse sono la seconda minaccia per la biodiversità; rappresentano il fattore chiave nel 54% dell'estinzione di specie animali e vegetali; sono responsabili della perdita del 5% del PIL mondiale; sono vettori di oltre cento agenti patogeni.

Le specie aliene sono state introdotte al di fuori del loro contesto originario tramite il rilascio volontario per la caccia e la selvicoltura. Altre possono essere introdotte in luoghi al di fuori del loro area e attraverso la fuga da coltivazioni/allevamenti, tipo le piante ornamentali, ad esempio il giacinto d'acqua; l'introduzione volontaria con il commercio di beni di consumo, ad esempio contaminanti di sementi per l'agricoltura; le vie di trasporto con "clandestini" (non solo l'uomo) a bordo di navi e aerei, e diffusione lungo le strade e le ferrovie.

Come sono arrivate da noi le specie aliene? Le vie più comuni sono legate all'introduzione volontaria; in Europa il 68,8% di specie esotiche naturalizzate è introdotto volontariamente dall'uomo, mentre per il 37,2% degli organismi l'introduzione è accidentale. Esempio è il gambero rosso della Louisiana (USA), introdotto dagli allevatori della Versilia, vicino a Massaciuccoli, e che si è diffuso in tutta Italia: in Liguria è presente sulle rive del Fiume Magra. Molte specie aliene comportano danni economici come la Xylella, parassita che provoca il rapido disseccamento dell'olivo, che è stata importata. Oltre ai danni economici le specie aliene provocano danni alla salute pubblica, alle altre specie e all'habitat.

In Europa si stima che almeno il 30% delle specie esotiche arrechi problemi all'economia e alla biodiversità causando danni per circa 12,5 miliardi di euro all'anno negli ultimi trent'anni (fonte: Commissione Europea, 2014): incremento del 76% in Europa, il 96% in Italia.

Gli impatti negativi a livello economico li troviamo appunto in agricoltura, silvicoltura e pesca; ci sono danni alle infrastrutture e/o riduzione della disponibilità idrica a causa del blocco delle vie d'acqua e delle tubature industriali; perdita dei valori ricreativi e culturali; gravi danni per la salute (vettori di malattie, allergie, dermatiti da contatto anche gravi).

In Europa si stima che ci siano più di 12mila specie aliene, e tra queste invasive potenzialmente più pericolose per l'uomo e l'ambiente sono il 10-15%; in Italia sono presenti oltre 3mila specie aliene di cui la maggior parte sono animali, inoltre vi è un numero elevato di specie aliene invasive ritenute pericolose a livello europeo.

Tra le specie aliene segnaliamo il giacinto, una pianta acquatica utile nell'impiego della produzione di bioenergia e fitodepurazione, ma in condizioni controllate; nello stesso tempo, però, la pianta favorisce le malattie portate da zanzare e gasteropodi, e causa l'eutrofizzazione e impedisce o danneggia la navigazione.

La mimosa in Italia è rappresentata da 7 specie di cui 4 nella sola Liguria, mentre tre sono casuali e una è di tipo invasivo. Quella invasiva è denominata Acacia dealbata ed è una specie

con effetti fitotossici; preferisce i suoli umidi ma tollera anche quelli secchi; altera le comunità vegetali, animali, fungine e batteriche; è fortemente favorita dagli incendi. Tale pianta invasiva può essere contenuta preservando i boschi naturali, dato che essa colonizza dopo un incendio, utilizzando il *Melanterius maculatus* per predare i semi, oppure rimozione della corteccia fino ad un metro dal suolo.

Un problema molto sentito in Liguria è quello del punteruolo rosso delle palme, provenienti dal Sud-Est Asiatico. È stato accidentalmente introdotto a metà degli anni '90 nel bacino del Mediterraneo. Esso si sviluppa a spese di altre specie di palme; la femmina depone le uova in un foro ricavato con le mandibole o in ferite preesistenti e le larve si sviluppano all'interno della pianta nutrendosi delle basi fogliari e delle parti in accrescimento. L'attacco del punteruolo rosso comporta un alto tasso di mortalità nelle piante colpite. Tengo a precisare che la cura per il punteruolo rosso esiste, ma è importante evitare di importare palma dal Sud-Est asiatico, e di utilizzare quelle nostrane coltivate e cresciute nel nostro territorio.

Stefano Briata

PORTI E TRASPORTI

Alessandro Laghezza: “No” alla burocrazia.

Le Autorità Portuali vanno trasformate in Spa

Il presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia interviene sul tema della paralisi burocratica delle Autorità di sistema portuali

La Spezia “Che qualcosa nei porti non funzioni, sembra ormai evidente e innegabile.

Che il male oscuro delle Autorità di Sistema Portuale sia un assetto burocratico e i vincoli operativi peggiori di quella degli Enti pubblici territoriali, è ormai palese.

Molto meno evidente per molti e specialmente per i decisori politici, il conto danni che l'Italia, per queste scelte sbagliate e per una governance ingessata, dovrà e già deve pagare sui mercati internazionali”.

“Al recente convegno di Lugano “Un mare di Svizzera” – afferma Laghezza -il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha rilanciato l'idea che spero possa diventare in tempi brevi progetto e quindi legge, di un'autorità portuale deburocratizzata, che abbia la forma e i meccanismi decisionali e di governance di una società per azioni; una Spa che sia affidata alla guida di un Consiglio di Amministrazione che non sia composto da politici, troppo spesso ignari delle dinamiche e dei problemi del settore e del mercato, bensì da veri esperti del settore; il che implica come preconditione il superamento di quelle assurde e autolesioniste norme in vigore relative all'incompatibilità di tutti coloro che nelle scacchiere portuali e marittime hanno le competenze e le professionalità per far funzionare i porti e trasformarli in uno strumento di competitività eccezionale per il Paese”.

“I porti – prosegue -hanno bisogno di un'autorità portuale, o meglio di una Spa di governance autorevole, capace di dialogare a livello internazionale e stringere partnership a tutti i livelli della catena logistica, superando il vetusto concetto della concorrenza fra porti liguri e operando in un'ottica di offerta complessiva dei porti della Liguria.Solo in questo modo si potrà approfittare delle opportunità che i profondi e rapidissimi mutamenti in atto nel

mercato internazionale, anche e specialmente nel numero di player in grado di imporre il cambiamento. Governare un sistema come quello dei porti liguri significa porsi in lizza per offrire un sistema portuale Italia davvero alternativo al Northern range non solo per recuperare container in fuga dal nord ovest italiano, ma per penetrare anche con una politica di marketing aggressiva nella Mitteleuropa”.

“E solo con un soggetto autorevole, dotato di competenze – conclude il presidente degli spedizionieri spezzini - potrà essere giocata la partita con i grandi gruppi terminalistici e i colossi armatoriali, bilanciando gli interessi dei traffici con quelli dei territori e facendo delle città portuali eccezionali produttori di ricchezza e occupazione anche per le comunità locali. Ma questo potrà avvenire solo se il sistema dei porti liguri, come sottolineato dal presidente Toti, sarà percepito, attraverso un abbattimento della burocrazia e un’affermazione delle professionalità, come un unicum, e come la porta di ingresso a quella che è la più importante concentrazione produttiva d’Europa”.

(La Spezia, 16 marzo 2018 Per ulteriori informazioni Barbara Gazzale 3484144780)

"Sulla strada della seta"

Presentato a Varazze da Stefano Giacobbe un tema di grande attualità

VARAZZE Sabato 17 marzo 2018 alle ore 16:00 a Varazze, nella civica Biblioteca "E. Montale" di Piazza S. Bartolomeo, nel Giardino delle Boschine, introdotto dall'Assessore alla Cultura Mariangela Calcagno, alla presenza di un folto e attento pubblico, il C.L.C. Comandante Stefano Giacobbe ha tenuto una conferenza di grande attualità, denominata "Sulla strada della seta".

Incontro organizzato dall'Assessorato alla Cultura della città di Varazze in collaborazione con il locale Gruppo ANMI, La nuova "Strada della seta", come il Comandante Giacobbe ha deciso di chiamarla, per differenziarla dalla storica "Via ...", si pone come obiettivo la costruzione di un sistema di infrastrutture che leghi la Cina al resto del mondo, con ingenti investimenti in moderne infrastrutture sia sulle vecchie che nuove direttrici terrestri e marittime finora individuate.

Il relatore, esperto in materia, ha parlato con cognizione di causa dell’evoluzione della "Via della seta", dai tempi di Marco Polo ai giorni nostri, mettendo subito in evidenza tradizioni e peculiarità commerciali e marinare di noi italiani e liguri in particolare, che si perdono nella notte dei tempi, come dimostrano le storiche notizie delle tante importanti imprese e scoperte fatte dai nostri navigatori. Tra tutte il Comandante Giacobbe ha citato la scoperta dell'isola di Lanzarote, fatta a inizio del XIV secolo dal varazzino Lanzarotto Malocello, che la città di Varazze ogni anno dal 2012, il penultimo sabato di settembre, ricorda con il "Lanzarottus Day", una giornata di celebrazioni a conclusione di un articolato calendario eventi che si sviluppano nel corso dell'intero anno.

La "lectio magistralis" del Comandante Stefano Giacobbe, come definita nell’introduzione fatta dall’Assessore Mariangela Calcagno, è quindi proseguita con una minuziosa e particolareggiata analisi della situazione mondiale nella quale ci troviamo coinvolti, limitatamente all’argomento in discussione, condizionata da: costi, ambiente, container, computer, tempo, cluster.

Una serie di tematiche specificatamente tecniche, che il relatore ha cercato di semplificare a beneficio di una variegata platea presente nell’accogliente location, già chiesa dell’ex Convento delle Boschine, spiegando cosa si intende per:

- aree logistiche integrate; - modalità di trasporto (terrestre, marittima, aerea), nella maniera più efficace a seguito alla progressiva apertura dei mercati;
- intermodalità e piattaforme logistiche per l'integrazione tra trasporto marittimo e terrestre;

- snellimento e ottimizzazione delle operazioni doganali; - scenari per il trasporto merci e la logistica nel medio e lungo periodo; - studi e prime realizzazione di piattaforme telematiche di automazione del ciclo operativo, con gestione da "remoto" (Porto di Shanghai); - combustibile del futuro, il G.N.L. (gas naturale liquefatto, composto in prevalenza da metano) in sostituzione del Fuel o Diesel, meno inquinante e più economico (riduzione dei costi dell'80%); - navi giramondo da 22.000 TEUS, che stanno invadendo il mercato mondiale dello shipping; - nave senza equipaggio a controllo da "remoto";- nave autonoma in grado di compiere missioni adeguandosi e reagendo agli eventi esterni come un vero e proprio robot. Un ambizioso progetto finalizzato alla realizzazione di una nuova e funzionale "Strada", con moderne infrastrutture marittime e terrestri per il trasporto merci, come affermano i suoi sostenitori, che incrementerà gli scambi commerciali e favorirà i rapporti sociali e culturali tra i popoli dei paesi coinvolti, compresa l'Italia impegnata e pronta a fare la sua parte nell'adeguamento delle infrastrutture interessate, per meglio connettere l'Italia alla nuova "Via della seta", garantendo l'accoglienza di navi più grandi e treni più lunghi (capienti) e veloci.

L'Italia e la Regione Liguria hanno da tempo avviato un piano strategico per la pianificazione e programmazione delle infrastrutture, dei servizi e della logistica terrestre per il trasporto merci, con mirati interventi che interessano tutti i porti liguri e non solo quello di Vado della Maersk, che ha come socio la cinese COSCO Pacific.

www.ponentevarazzino.com

Blue Economy Summit FESTA DEL MARE Genova, 9-12 aprile 2018

GENOVA. Il mare sarà protagonista indiscusso della I edizione del Blue Economy Summit e, in particolare, mercoledì 11 aprile, in concomitanza con la neonata Festa del mare, saranno organizzate delle visite tecniche dedicate alle SCUOLE. L'iniziativa, promossa dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City è organizzato in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova.

QUATTRO gli eventi in programma che toccheranno le principali aree del Porto Antico: visita al cacciatorpediniere "Caio Duilio" - Visita al Port Center - Visita presso la Capitaneria di Porto - Visita guidata alla mostra "Baglietto – Un sogno sul mare" a Palazzo San Giorgio. L'idea di coinvolgere le nuove generazioni nasce dalla volontà di creare consapevolezza nei più giovani e a chi si avvicina per la prima volta al mondo del lavoro di tutte le opportunità che nascono dal mare, da quella legate al turismo, ai trasporti, alla logistica, all'economia, alle infrastrutture fino alla pesca. Il Porto di Genova diventerà dunque un luogo di grande festa dove le scuole avranno l'occasione di conoscere e toccare con mano le eccellenze del porto di Genova.

Smart City con il supporto tecnico e organizzativo di Clickutility Team.

www.besummit.it

Invito a Seminario ATENA su "Propulsione Ibrida/Elettrica per Imbarcazioni da Diporto"

L'invito a partecipare ad un interessante Seminario organizzato congiuntamente con l'Ordine degli Ingegneri di Massa Carrara dalle Sezioni ATENA di Milano e di La Spezia.

Il Seminario si svolgerà il prossimo venerdì 6 aprile presso il SEATEC di Marina di Carrara

con inizio alle ore 14:30.

Il Seminario è libero e gratuito per tutti i partecipanti, ma per ragioni organizzative è richiesta l'iscrizione all'indirizzo <atena.lombardia@gmail.com>.

In particolare l'iscrizione è richiesta a tutti gli ingegneri che intendono fruire dei crediti formativi che saranno resi disponibili dall'Odi di Massa Carrara.

Dott. Bruno Della Loggia Presidente ATENA Lombardia

atena.lombardia@gmail.com www.atenanazionale.it

LETTURE

Premio giornalistico/letterario

CARLO MARINCOVICH 2018 – 9° edizione

ROMA La nona edizione del Premio giornalistico/letterario, indetto dall'autorevole Comitato d'Onore, dalla Lega Navale Italiana e dalla Lega Italiana Vela è giunta alla fase conclusiva, con la premiazione dei partecipanti, che si terrà il 12 aprile nella prestigiosa cornice del Circolo Ufficiali della Marina Militare a Roma.

Il Premio, lanciato nell'aprile 2009 per ricordare la passione e la competenza con cui per quasi cinquanta anni Carlo Marincovich (scomparso il 18 novembre 2008) ha scritto di mare, di regate e di motori, divulgandone la cultura sulle maggiori testate specializzate e sul quotidiano "la Repubblica", è suddiviso in due sezioni giornalistiche: cultura del mare e navigazione (a vela e a motore); e in tre sezioni dedicate ai libri, sempre sulla cultura del mare (saggi, narrativa e junior).

Alla Segreteria del Premio sono giunti 14 articoli, apparsi su testate specializzate, testate Trade e siti web tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2017. 21 sono stati i libri selezionati dalla giuria, pubblicati nello stesso lasso di tempo: 9 per la saggistica, 9 per la narrativa e 3 per la sezione "junior"

La Giuria del Premio, presieduta da Patrizia Melani Marincovich è composta da progettisti, giornalisti, scrittori e "uomini e donne di mare" che nel corso della loro vita professionale e non solo, hanno fatto con Carlo un pezzo di strada insieme. Il 15 marzo scorso la giuria ha espresso le sue valutazioni, considerando la ricerca, l'originalità, la chiarezza di scrittura, il dettaglio, lo stile e, nel caso dei libri, anche l'emotività, il coinvolgimento ed il contenuto didattico (sezione junior) dei testi ricevuti.

Durante l'incontro del 12 aprile saranno premiati due articoli (uno per sezione) e sette libri (tre nella sezione saggi, tre nella sezione narrativa ed uno nella sezione Junior) e verranno assegnati 2 Premi Speciali. Il primo a Franco Borgogno per *Il mare di plastica* un libro che racconta gli sconvolgenti risultati di una missione scientifica attraverso il passaggio a Nord Ovest (edito da Nutrimenti) per sottolineare quanto il Premio Marincovich abbia a cuore la salvaguardia del mare e dell'intero sistema oceanico. Il secondo premio speciale va a Relitti di Stefano Benozzo (edizioni Skirà), un libro fotografico realizzato con passione su relitti emersi abbandonati sulle spiagge di tutto il mondo.

I premi sono "oggetti, parti e componenti di imbarcazioni che hanno fatto la storia e la cronaca moderna del design e dell'andar per mare" montati a trofeo, gentilmente offerti da armatori, atleti Circoli nautici e collezionisti. Un prezioso ed originale riconoscimento per chi

ha a cuore il Mare e di tutto ciò che lo circonda. Verrà inoltre lanciata la 10° edizione del Premio per l'anno solare 2018 sempre sotto l'egida del Comitato d'Onore, della LNI e la LIV. Grazie alla collaborazione di tutti coloro che hanno letto, stimato e apprezzato l'ironia e la semplicità di scrittura di Carlo Marincovich, di coloro che dal suo stile hanno tratto ispirazione e alla cortese ospitalità del Circolo Ufficiali della Marina, il Premio sta diventando un punto di riferimento per la stampa e l'editoria del mare in Italia.

Comitato d'Onore dell'9° edizione: Patrizio Bertelli, Riccardo Bonadeo, Giuseppe De Giorgi, Luca Cordero di Montezemolo, Carlo Croce, Bruno Della Loggia, Martin Levi, Ezio Mauro, Mario Calabresi, Vincenzo Onorato, Luigi Paganetto, Alessandra Sensini, Andrea Vallicelli e Gianalberto Zanoletti, la Lega Navale Italiana e la Lega Italiana Vela.

IL NAUFRAGIO DELLA BALENIERA ESSEX E LA LEGGENDA DI MOBY DICK

Camogli .Presentazione nuovo libro di Annamaria “Lilla” Mariotti al Museo Marinaro di Camogli, sabato 7 Aprile, ore 16 dal titolo “ Il naufragio della baleniera Essex e la leggenda di Moby Dick, Magenes. Lilla Mariotti autrice di molti libri di storia di mare e di uomini di mare è Presidente dell'Associazione culturale il Mondo dei Fari. Viaggiatrice instancabile, conferenziera , collaboratrice di importanti riviste geografiche.

ARMATORI, BANCHE E STATO

Roma .Lunedì 19 marzo a Roma presso una filiale di Intesa Sanpaolo si è tenuto un incontro aperto al pubblico nel quale è stato approfondito il tema della storia del credito navale con la presentazione del volume “Armatori, banche e Stato” edito da Il Mulino. Il volume ricostruisce la genesi, l'evoluzione e le ricadute sull'industria marittima di uno dei “crediti speciali” introdotto in Italia fra XIX e XX secolo. Soppresso nel 1940, le sue competenze furono assunte dell'IMI, istituto di cui l'Archivio storico di Intesa Sanpaolo detiene e gestisce la documentazione storica, un patrimonio culturale di grandissima importanza per la storia economica italiana.

L'Istituto di Credito Navale, istituito con Regio decreto legge 5 luglio 1928, n. 1817, nacque in un periodo di saturazione del mercato cantieristico internazionale e di crisi finanziaria delle principali imprese armatoriali italiane; fu pensato da Alberto Beneduce, che ne fu presidente fino al 1940, e aveva lo scopo di erogare finanziamenti a imprese armatoriali italiane a medio-lungo termine e a tassi agevolati; le somme mutate dovevano essere utilizzate per lo sviluppo e l'incremento della flotta mercantile italiana.

I documenti del fondo “Istituto per il Credito Navale (ICN)” - pari a 58 faldoni, tutti inventariati e aperti alla consultazione degli studiosi e del pubblico interessato - consentono di conoscere le prime modalità di finanziamento specificamente pensate per l'industria armatoriale. Si tratta, infatti, delle carte che vennero consegnate nel giugno 1940 al momento dello scioglimento dell'Istituto e del passaggio delle sue funzioni all'IMI.

(N.C. da Ship2Shore 20 marzo)

LE CATASTROFI CHE HANNO CAMBIATO IL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

AMOCO CADIZ QUARANTA ANNI DOPO

Un'analisi dettagliata del sinistro e delle conseguenze epocali sul traffico marittimo
La figura del comandante sempre protagonista
di Tobia Costagliola

Nell'11 DL News 2018 Decio Lucano ha voluto ricordare, col titolo “ Amoco Cadiz 40 anni fa”,

l'anniversario del drammatico incidente della VLCC liberiana, di proprietà americana, naufragata su Portsall Rocks a 3,1 miglia dalla costa Bretona, il 16 marzo del 1978. La nave aveva caricato a Ras Tanura e Kharg Island 219.797 tons di “light crude oil” destinato a Lime Bay (UK) e Rotterdam. All'altezza dell'Ile d'Ouessant, trovandosi in condizioni di “stormy weather, with gale conditions and high seas” subì una grave e irrimediabile avaria al timone trovandosi subito senza governo in una zona ad alta frequenza di traffico. La motocisterna aveva una portata lorda di 262.400 tons, lunghezza di 334,02 m e larghezza di 51,06 m, con un pescaggio massimo di 19,8 m. Seppure con propulsione attiva, ma senza governo, rimase in completa balia delle altissime onde per 11 ore e 15 minuti e fu spinta irrimediabilmente sugli scogli di Portsall dove avvennero due tremendi “impatti”, il primo alle ore 2104, con immediato inizio di sversamento del carico, e il secondo, alle 2139. Alle 10.00 del 17 marzo, lo scafo si spezzò in due liberando in mare tutto il carico ancora presente nelle cisterne, più 4000 tonnellate di “bunker”. L'avaria si era manifestata alle 0930 circa del 16 marzo e i primi segnali di “avviso di non governo” alle navi circostanti furono dati alle 1020. Nessuna richiesta di assistenza fu inviata fino alle 1120. Alle 1128 il rimorchiatore tedesco PACIFIC offrì la sua assistenza secondo i termini del LOF (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement) ma, a causa delle proibitive condizioni del mare, il cavo di rimorchio fu preso a bordo dell'Amoco soltanto alle 1400 per poi spezzarsi alle 1615. Fu possibile dare un secondo cavo soltanto alle 2055. Nel frattempo era stata calata un'ancora per cercare di arrestare l'inesorabile deriva verso la costa. Tutte queste misure non impedirono alla enorme massa dello scafo di essere alla completa mercè delle altissime onde e del vento Forza 10 che lo portarono a fracassarsi sugli scogli a pelo d'acqua. 42 persone dell'equipaggio furono salvate da elicotteri dell'aviazione navale francese alle 2400; il comandante ed il primo ufficiale rimasero a bordo fino alle 500 del 17 marzo.

La marea nera

Come è noto, circa 223.00 tons di olio furono riversate in mare. A distanza di un mese dall'avvenimento, l'estensione della “marea nera” aveva raggiunto ben 320 km di coste e spiagge di 76 diverse comunità bretoni. Lo sversamento in mare che ne seguì è annoverato, ancora oggi, tra i maggiori disastri ambientali della storia. La moria di pesci, volatili, molluschi ed ogni altra forma di vita continuò per due mesi dopo il naufragio. Due settimane dopo, milioni di molluschi, mitili ed altri organismi marini, furono riversati sui litorali dalla risacca. Gabbiani ed altri uccelli acquatici costituivano la maggioranza dei 20.000 volatili rinvenuti morti. Circa 9000 tonnellate di ostriche furono distrutte. Per i mesi successivi vennero pescati pesci affetti da ulcere e tumori.

I tentativi di salvataggio e il naufragio

Non appena si era diffusa la richiesta di assistenza e, fino alla conclusione (qualche anno dopo...) di tutte le principali inchieste dei vari organi competenti, sia in Francia che a Londra e negli USA, i mass media avevano creato nell'opinione pubblica la convinzione che il naufragio poteva essere evitato se non si fosse perduto del tempo prezioso per la negoziazione del "compenso di rimorchio" tra il comandante Weinert del rimorchiatore ed il comandante Bardari che, in pratica, trattava su istruzioni degli armatori (che risiedevano a Chicago). Fu poi accertato che, in realtà, gli armatori non permisero al comandante di decidere autonomamente e tempestivamente e furono alquanto lenti nel comunicare le loro istruzioni. Le istruzioni che, poi, finalmente, arrivarono, davano al com.te Bardari l'autorizzazione di accettare l'assistenza del rimorchiatore secondo i termini già richiesti del LOF. Il LOF, come si sa, non prevedeva una remunerazione predeterminata per il rimorchio di salvataggio e, basandosi sullo storico principio anglosassone stabilito qualche secolo prima, del "no cure, no pay", stabiliva che la corretta remunerazione sarebbe stata stabilita in un arbitrato a Londra, a operazioni terminate, sempre che il salvataggio fosse andato a buon fine.

Errore di valutazione e indecisione dalle conseguenze disastrose

Risultò che il comandante aveva ricevuto l'istruzione di negoziare col rimorchiatore una mera retribuzione di rimorchio fino a Lime Bay, come se si trattasse di un normale rimorchio in normali condizioni... Il valore della nave più il valore del carico, a quell'epoca, era stimato in circa US Dollari 60 milioni. Gli armatori, dimostrando di non aver compreso la gravità della situazione, si preoccuparono per l'eccessivo costo di rimorchio che un arbitrato avrebbe potuto stabilire (in base al citato valore di nave e carico) ed ebbero la brillante e furbesca idea di pretendere una tariffa di semplice rimorchio, dando per scontato che la nave si sarebbe salvata.

A posteriori si rende necessaria una semplice e banale riflessione: In un primo momento il danno globale prodotto dall'inquinamento fu stimato in 1,3 miliardi di Dollari USA e l'Amministrazione francese chiese un risarcimento di 2 miliardi di dollari. Nei lunghi procedimenti legali che seguirono, il costo accertato fu di circa 200 milioni di dollari corrispondenti a più del doppio del valore della nave e del carico. Il costo per il salvataggio della nave, che l'armatore temeva di affrontare, non avrebbe superato 4/5 milioni, per quanto generoso avrebbe potuto essere un arbitro di Londra ! Una più pronta decisione di accettazione del LOF e, magari, la richiesta di una ulteriore assistenza, avrebbe potuto sfociare in una normale operazione di rimorchio verso un porto "di rifugio", nonostante le avverse condizioni meteorologiche e avrebbe evitato l'epocale disastro ambientale.

Ritardi decisionali

Fu anche accertato che la trattativa, poi interrotta, non ritardò affatto le operazioni di aggancio per il rimorchio che si svolsero, comunque, con estrema difficoltà e lentezza dovute soltanto alle condizioni meteorologiche proibitive. Un certo ritardo ci fu, invece, prima dell'invio del segnale di soccorso che, se dato tempestivamente, avrebbe consentito ad un altro rimorchiatore, il SEAFALKE, più grande e più potente del PACIFIC, di intervenire almeno un'ora prima, perché più vicino. Quando il segnale fu dato, il rimorchiatore più vicino era, ormai, solo il PACIFIC. Nell'ultimo grado di giudizio nella Corte di Chicago, gli armatori del rimorchiatore risultarono completamente "non colpevoli" per il ritardo nelle operazioni di salvataggio.

La lezione dell'Amoco Cadiz. Si corre ai ripari

Va tuttavia rilevato che quelli che apparvero come inammissibili ritardi dovuti al patteggiamento tra i due comandanti richiamò l'attenzione non solo dell'opinione pubblica

ma, soprattutto, degli organismi internazionali competenti (IMO, ecc). Le straordinarie conseguenze dell'incidente, diedero una spinta decisiva per la revisione della disciplina internazionale del soccorso in mare. Fu infatti l'occasione per rimeditare l'efficacia delle norme in dotazione degli Stati Nazionali e di tutte le parti coinvolte nelle operazioni di soccorso in presenza di sinistri che arrecano o minacciano di provocare gravi danni all'ambiente ed ai terzi. Cominciò una lunga stagione che, partendo dalla U.N. Convention on the Law of the Sea, nel 1982, portò, attraverso progressive revisioni della Convenzione di Bruxelles del 1910, ad una nuova Convenzione di Londra nel 1989 (International Convention on Salvage). Tale Convenzione recepiva tutta la normativa sviluppata in base alle problematiche sperimentate con il sinistro dell'Amoco Cadiz e volta alla protezione dell'ambiente marino.

No soli interlocutori nave in pericolo e rimorchiatori

Nel frattempo Il LOF fu emendato più volte, a partire dal 1980 e, da ultimo, nel 2011. L'anacronistico principio del "no cure, no pay" subì dei sostanziali cambiamenti in modo da riconoscere, comunque, a chi interviene nel soccorso, un adeguato compenso in base ai costi sostenuti, anche in caso di insuccesso. Il "buon fine", se raggiunto, sarebbe stato poi remunerato con adeguate procedure arbitrali e legali. Ciò che è emerso dall'incidente dell'Amoco Cadiz è stata la necessità di non lasciare più, in casi di emergenza, l'iniziativa e le decisioni nelle mani dei due tradizionali interlocutori/contraenti i.e. rimorchiatore e nave in pericolo, ma introdurre l'intervento attivo ed autorevole dello Stato a cui appartiene la costa esposta al rischio di un inquinamento grande o piccolo che sia.

Richiesta di istruzioni: una brutta abitudine?

A questo punto non posso esimermi da una personale riflessione sull'evidente, attuale ridimensionamento della storica figura del Comandante a bordo di una nave. Il Comandante, nella secolare storia della navigazione, è stato sempre il "Deus ex Machina", il padrone assoluto, colui che decideva nel bene e nel male, a torto o a ragione. Il Comandante prendeva decisioni immediate e vitali per il buon esito della spedizione, senza dover attendere disposizioni dall'armatore che era dall'altra parte del mondo, incassava i noli, a volte aveva facoltà di vendere anche parte del carico sempre tutelando gli interessi della nave e dell'armatore. Oggi, invece, i moderni sistemi di comunicazione, consentendo rapidi contatti, inducono erroneamente e, talvolta colpevolmente, le organizzazioni armatoriali a volersi sostituire al Comandante, tramite adeguata e tempestiva consultazione. Ciò avviene proprio nei casi d'emergenza in cui, tradizionalmente e logicamente, il Comandante è l'unico a cui deve essere riconosciuta la capacità, l'obbligo e la responsabilità decisionale. Oggi, invece, un Comandante è spesso obbligato da ordini verbali o scritti, a chiedere istruzioni all'armatore anche in casi di estrema emergenza. Viene da chiedersi se, oggi, dopo quanto è successo, il Comandante dell'Amoco Cadiz chiederebbe ancora l'autorizzazione a firmare un LOF anche come formulato nel 1978. E mi chiederei anche se, oggi, il Comandante della Costa Concordia, attenderebbe ancora le disposizioni del suo armatore per annunciare "l'abbandono nave" e per dare all'Autorità marittima una versione ufficiale del naufragio in corso... Non voglio sviluppare ulteriormente queste problematiche perché rischio di diventare impietoso e offensivo...

Un conto è la Company Policy, un conto è Il SMS (Safety Management System) o il Quality Management System con tutte le procedure contemplate, un altro conto è la discrezionalità decisionale del Comandante nei momenti cruciali della vita di una nave...

Il naufragio dell'Amoco Cadiz rientra in una lunga lista di avvenimenti che hanno duramente segnato l'ambiente marino con dannose conseguenze anche sulle attività umane.

L'avvenimento più eclatante, fu nel 1967, quello della Torrey Canyon che versò sulle coste della Cornovaglia circa 108.00 tonnellate di olio greggio. A partire da quella data, a tutt'oggi, sono stati registrati almeno un cinquantina di disastri ambientali causati dal petrolio fuoriuscito dalle navi incidentate, piattaforme e pozzi petroliferi e da guerre come la Guerra del Golfo. Limitandomi ai soli incidenti navali, riporto, qui di seguito, alcuni tra i disastri più eclatanti non solo per le conseguenze in termini ecologici, economici e politici ma anche per la intensa copertura mediatica che hanno avuto e che ha incrementato la consapevolezza dell'opinione pubblica riguardo ai danni causati dal petrolio e anche la consapevolezza dell'esistenza di quelle risorse naturali il cui valore monetario non era mai stato adeguatamente riconosciuto:

18.03.67	TORREY CANYON	Cornovaglia	108.000/117.000 tons
19.12.72	SEA STAR	Golfo di Oman	115.000 tons
16.03.79	AMOCO CADIZ	Bretagna	223.000 tons
6.8.83	CASTILLO DE BELLVER	Sud Africa	151.000/242.000tons
24.3.89	EXXON VALDEZ	Alaska	38.800 tons
11.4.91	HAVEN	Genova	50.000 tons
2.3. 92	KATINA	Mozambico	72.000 tons
12.12.99	ERIKA	Bretagna	15.000/25.000 tons
19.01.01	JESSICA	Galapagos	240.000 tons
13.11.02	PRESTIGE	Galizia	77.000 tons
6.01.018	SANCHI	Cina	136.000 tons

Responsabilità per danni da inquinamento. CLC.

TOVALOP.CRISTAL

Durante questi anni, abbiamo assistito al perfezionamento costante di nuove tecnologie anche nella costruzione delle navi, procedure organizzative ed operative, sia sulle navi che a terra, volte a migliorare la prevenzione dell'inquinamento e ad esperire efficienti interventi nei casi di "pollution". Già dopo il caso Torrey Canyon era sorta la necessità di affrontare il problema della responsabilità per i danni da inquinamento provocati da navi destinate al trasporto di idrocarburi. Si ravvisò immediatamente, anche su spinta dell'opinione pubblica mondiale, la necessità di una assicurazione obbligatoria diretta a coprire i danni da inquinamento delle coste e del mare, conseguenti a sinistri occorsi a tali navi. Due iniziative di carattere pubblico e di carattere privato si svilupparono per affrontare queste problematiche. L'iniziativa pubblica fu promossa dall'I.M.C.O. e dal Comité Maritime International che avviarono i lavori per una convenzione internazionale, nel 1969, nota come CLC (Civil Liability Convention). Nel 1971 nacque anche una Fund Convention che copriva la responsabilità verso i terzi eccedente quella coperta dalla CLC e finanziata dai ricevitori dell'olio greggio e derivati trasportati via mare.

Tovalop Cristal

L'iniziativa privata sorse nel 1969 da parte di sette dei maggiori armatori e noleggiatori di navi cisterna che sottoscrissero un accordo denominato TOVALOP (Tankers Owners Vouluntary Agreement Concerning Liability for Oil pollution). L'accordo riguarda l'impegno dei proprietari-armatori di navi cisterna, partecipanti all'accordo, di provvedere, in caso di inquinamento provocato dalla nave, di bonificare direttamente l'ambiente inquinato, ovvero di rimborsare il Governo interessato delle spese ragionevolmente sostenute per la bonifica. Accanto al TOVALOP, come accaduto per la CLC sorse, nel 1971, il CRISTAL (Contract Regarding an Interim Supplement to tanker Liability of Oil Pollution). Il Cristal copriva le responsabilità addizionali derivanti dall'inquinamento oltre i limiti di copertura di CLC e TOVALOP. Dette convenzioni, inclusi i limiti di responsabilità e delle coperture, hanno avuto

successivamente varie modifiche e dopo aver funzionato soddisfacentemente sono state sostituite nel 1997 da un'altra convenzione denominata ITOPF (International Tanker Owner Pollution federation Limited) adeguata alle sempre più diverse esigenze e problematiche.

OPA 90

Dai tempi della TORREY CAYON e dell'AMOCO CADIZ, dall'EXXON VALDEZ all'ERIKA, PRESTIGE, ecc. la normativa internazionale per la tutela dell'ambiente marino ha avuto una inarrestabile evoluzione con il totale coinvolgimento di istituzioni ed i vari settori dell'industria spingendo ad attuare quelle rigorose e sempre nuove misure preventive in grado di limitare i danni originati da "oil spill" futuri. Nonostante l'inarrestabile incremento dei quantitativi di prodotti petroliferi trasportati via mare, si può affermare, senza alcun dubbio, che il numero ed il volume di "sversamenti" di petrolio è diminuito notevolmente. Un significativo e determinante impulso di accelerazione fu dato dall'amministrazione USA che, soprattutto dopo l'incidente della EXXON VALDEZ, con la promulgazione dell'Oil Pollution Act del 1990, comunemente noto come OPA 90, ha segnato irreversibilmente le attività annesse e connesse al trasporto di idrocarburi via mare.

OPA 90 nasce dalla volontà da parte del governo americano di regolamentare il settore petrolifero, conformare tutte le industrie del settore obbligandole a recepire standard di protezione delle risorse marine, fissare i criteri di responsabilità, misure di compensazione, di prevenzione e risarcimento al fine di ridurre i danni ed evitare che si presentino nuovamente incidenti come quello capitato in Alaska. OPA 90 fu creato con lo scopo di ideare un sistema di contenimento e prevenzione di incidenti petroliferi riguardanti il versamento di petrolio nel mare. L'atto, inoltre, elenca tutta una serie di direttive future, volte a regolamentare l'attività delle varie compagnie industriali e petrolifere che dovranno dimostrare di saper attuare tutto ciò che è in loro possesso per contenere, qualora si verificassero problemi o incidenti, lo spargimento del petrolio.

Alcune direttive fondamentali :

1. Obbligatorietà per tutte le navi cisterna di essere costruite con "doppio scafo". Obbligo ormai divenuto vincolante a livello mondiale.
2. OPA 90 impone la responsabilità finanziaria per le misure di clean-up, (pulizia del litorale) e gli altri danni collegati alle risorse naturali con l'obiettivo, anche se non sempre raggiunto, di incoraggiare i possibili inquinatori ad adottare misure di precauzione sempre più elevate che aiutino a minimizzare i costi di abbattimento dell'inquinamento.
3. L'utilizzo di metodi di valutazione contingente al fine di creare un mercato anche per quei beni come le risorse naturali, la fauna e la flora che non hanno un valore monetario.
4. Con l'OPA 90 per la prima volta si introduce nella legislazione americana il concetto di "environmental values" ad opera dell'US Environmental Protection Agency (EPA) che di fronte ai danni provocati dall'Exxon Valdez in Alaska, ne stimò il valore monetario paragonabile intorno a 3 miliardi di dollari.
5. L'atto federale si basa sul principio del "chi inquina, paga". Questo comporta un risarcimento a carico dell'inquinatore per danni evidenziati da attività illecite, criminali, nonché da presunta negligenza o condotta poco consona in merito alle attività marittime.
6. Altre normative collegate a OPA'90 riguardano la preparazione professionale degli equipaggi, sistemi di navigazione e l'impegno da parte della Guardia Costiera di fornire aiuto mediante rimorchiatori o chiatte, durante le manovre di ripiegamento vicino a scogli o in entrata-uscita dalla baie alle navi più grosse come le petroliere o comunque trasportanti sostanze pericolose a bordo. Tutte le navi poi devono poter disporre di un piano veloce di risposta in caso di arenamento o incagliamento e conseguente spargimento di petrolio, al fine di poter isolare la macchia mediante strumenti innovativi.

Tutta la normativa relativa all'OPA 90 e successive modifiche, ha finito inevitabilmente per

avere una influenza globale provocando gradualmente una quasi totale uniformità di tutte le norme nazionali ed internazionali sulla prevenzione e sulla lotta all'inquinamento. In conclusione si può affermare che grazie ai nuovi criteri di costruzione delle navi, all'impulso sempre costante dato alla preparazione e professionalità delle risorse umane, maggiore capacità di pronto intervento per salvataggi, organizzazioni efficaci per disinquinamento e a norme comportamentali tendenti soprattutto alla riduzione dell'errore umano, abbiamo assistito, negli ultimi anni, ad una consistente diminuzione degli incidenti di inquinamento marino. Tuttavia va sottolineato che, nonostante le nuove e sofisticate tecnologie, secondo alcune correnti di pensiero derivanti dall'analisi di laboriose statistiche, ancora oggi, l'errore umano è all'origine per alcuni del 75% per altri del 50% delle casualità degli incidenti petroliferi sui mari del mondo.

Tobia Costagliola

STORIA E GEOGRAFIA DI UN' ISOLA

TRISTAN DA CUNHA: L'ISOLA REMOTA SULLA ROTTA PER L'INDIA AL CENTRO DELLE SCOPERTE DEI GRANDI NAVIGATORI
di Silvestro Sannino

Annamaria Lilla Mariotti con il suo libro ha attirato l'attenzione su quest'isola , “che sta lontano sul mare”, nel bel mezzo dell'Oceano Atlantico meridionale, descrivendo la storia misteriosa e ricca di fascino della comunità più remota della Terra. L'isola fu scoperta nel 1506 da Tristan da Cunha, Capitano Generale o Capitaio-Mor di un'armada che ogni anno Re Manuel I del Portogallo inviava in India (armadas da Carreira da India), dopo il primo viaggio di Vasco da Gama, per consolidare gli insediamenti commerciali e controllare il mercato delle spezie e di altri prodotti di lusso dell'Oriente. Tristan da Cunha al comando di una flotta di 17 navi partì da Lisboa il 6 aprile e seguì una rotta molto ingolfata verso ovest, scivolando al largo delle coste del Brasil e poi sempre verso sud fino ad avvistare l'isola che ora porta il suo nome. Un'isola vulcanica alta 2069 metri con un orizzonte geografico di circa 90 miglia nautiche e quindi visibile da un marinaio in coffa a circa 100 miglia con visibilità ottima. Se si dà appena uno sguardo ad un atlante geografico riesce difficile capire come l'isola si possa trovare su una rotta per l'India; eppure è così, l'isola di Tristan da Cunha si trova proprio sulla rotta buona (brachistocrona) che i naviganti portoghesi riuscirono a trovare sin dal viaggio di Vasco da Gama, il quale aveva come pilota-mor Pero de Alenquer. Anzi la scoperta dell'isola remota è la migliore prova della rotta seguita per l'India, una rotta di esclusiva padronanza dei portoghesi e per tutto il XVI secolo nessun altro europeo si cimentò in un viaggio per l'Oriente delle spezie. Ma come si arrivò a trovare a Carreira da India, la rotta buona per l'India?

DOM ENRIQUE O NAVEGADOR -

La storia della conquista dell'India contiene buona parte della storia delle Grandi Scoperte Geografiche, forse l'evento, il processo più importante nella vicenda umana, un processo di non facile comprensione nelle sue cause, un'epopea che nel giro di meno di un secolo estese gli orizzonti noti, confinati, nell'antichità e nel medioevo, al Mediterraneo ed al vicino Atlantico

nord, all'intero globo terrestre. Quando si cerca di individuare i motivi alla base delle grandi scoperte geografiche si trova che non vi fu una causa prevalente: non le ragioni economiche o quelle religiose, né i tentativi dei fratelli Vivaldi, né le conseguenze delle Crociate; non furono i progressi nelle costruzioni navali o negli strumenti di navigazione. Se si guarda a quel fantastico processo, poco chiaro nella genesi ma ben noto nei fatti, si deve iniziare da un fatto specifico, cioè dall'azione intrapresa da Dom Enrique, terzogenito di Joao I di Portogallo e di Philippa di Lancaster. Dopo la conquista di Ceuta avvenuta nel 1415 l'Infante Dom Enrique si dedicò a incoraggiare e organizzare i traffici lungo le coste dell'Africa, verso sud. La navigazione all'andata era favorevole con gli alisei di Nord Est che spingevano i legni in andature allegre, rapide; ma il ritorno, contro gli alisei, era difficile, faticoso, perché costringeva i naviganti ad estenuanti bordeggi in acque insidiose per le foschie ed i bassi fondali. Dom Enrique, che aveva stabilito la sua dimora nel sud, a Lagos (Sagres), fu tenace, ostinato nel suo impegno. Un suo marinaio, Gil Eanes, dopo un tentativo fallito, nel 1434 riuscì a superare il temuto Cabo Bojador in 26° N, quindi a sud delle Canarie. Si va a sud, sempre più a sud.

Schiavi, oro, avorio ed altre ricchezze attirano i mercanti. Tra il 1441 e il 1446 Nuno Tristao introduce la caravella e compie 4 viaggi. Scopre Cabo Blanco in 21° N, poi Cabo Verde in 15° N e raggiunge il fiume Gambia (13°N) ove cade in un'imboscata e viene trucidato con la maggior parte dei marinai.

I sette superstiti, guidati dal 17enne Aires Tinoco riescono a fuggire e rientrare in Portogallo seguendo la volta del mar largo, consistente nel prendere gli alisei di Nordest al mascone di dritta e guadagnare in latitudine fino a trovare i venti da ovest con un'ampia ingolfata nell'Atlantico. Pochi anni dopo Alvise Cadamosto, diretto nelle Fiandre, si lascia convincere da Dom Enrico e naviga verso sud fino alle foci del Gambia; dopo aver concluso buoni affari deve ritornare perché, come era prassi all'epoca, i marinai così decisero. Ritorna ancora il Cadamosto l'anno seguente, 1456, ed assieme ad Antonio da Noli scopre le Isole di Capo Verde. Nel 1460 Pero da Sintra raggiunge Cabo Palmas in 5° N quando muore Dom Enrique. L'Infante Enrico aveva innescato un processo divenuto ormai irreversibile. I descobrimentos continuano con un contratto privato fatto con un certo Fernao Gomes. Al 1571 tutta la costa della Guinea viene scoperta e si raggiunge l'Equatore.

Il principe Dom Joao, poi Re Joao II, imprime un forte impulso all'attività e l'ipotesi di raggiungere l'India si fa sempre più consistente. Si scoprono le isole di Sao Tomé e nel 1482 viene inviato Diogo de Azambuja a costruire il castello della Mina sulla Costa d'Oro. La scoperta della costa africana prosegue e Diogo Cao, tra il 1483 e il 1486, in due viaggi raggiunge le foci dell'immenso fiume Zaire (Congo) pervenendo a Cabo Lobo in 13° S; nel secondo viaggio raggiunge Cabo Cruz in 23° S con molto affanno nel procedere contro gli alisei di Sud Est e la Corrente del Benguela. Siamo nel periodo in cui il genovese Cristoforo Colombo, dopo aver sposato Felipa Perestrello, propone a re Joao II di navigare verso ponente per giungere all'Oriente delle spezie, proposta respinta dalla giunta dei matematicos: Vizinho, Rodrigo e Ortiz. Nel 1487 Bartolomeo Dias, con tre caravelle, riesce a superare il Cabo estremo detto Tormentoso e poi rinominato in Cabo de Boa Esperanza da Re Joao II. Dias vorrebbe proseguire per l'India ma i marinai decidono di tornare a casa dopo un viaggio lungo e faticoso per venti e correnti contrari, senza contare lo scorbuto. A Lisboa Dias illustra, su una carta nautica, il suo viaggio; qui è presente anche Colombo che intanto si era trasferito in Spagna.

A carreira da India.

Stranamente al viaggio di Dias non seguono altri tentativi di fare rotta per l'India. Alcuni storici portoghesi ritengono che Joao II ordinasse delle attività nautiche di ricerca per capire il regime dei venti e delle correnti e nel frattempo inviò, via terra, degli emissari per avere informazioni e dati sulla geografia ed i commerci dell'Oceano Indico e del Prete Gianni.

Intanto Colombo nel marzo 1493 ritorna dal suo primo viaggio e porta la primizia della sua grande scoperta a re Joao II. Questi due anni dopo, ancora in giovane età muore ma prima, nel 1494 stipula con la Spagna il Trattato di Tordesillas con il quale i due stati iberici si dividono il mondo con una raia (meridiano) che passa a 370 leghe a ovest delle isole di Capo Verde. In tal modo il Portogallo si assicura la sovranità sulle terre del Brasil che saranno scoperte nel 1500 da Pedro Alvares Cabral. Sapeva Re Joao II che esisteva un continente a ponente? Colombo, nel suo terzo viaggio, si porta fino alla latitudine di 10° N e poi dirige a W, per verificare se il sospetto di Joao II fosse reale, e lo era perché pervenne alle foci dell'Orinoco.

Dopo la morte di Joao II sale al trono Re Manuel I il quale riprende i viaggi. Nel 1497 il fidalgo Vasco da Gama viene nominato Capitao-Mor di una armata di 4 navi con il compito di raggiungere l'India. Ha come pilota-mor Pero de Alenquer che era stato pilota di Dias. Gama parte nel mese di luglio da Lisboa e segue rotta Madera, Canarie, Isole di Cabo Verde fino a Cabo Palmas. Qui invece di seguire la costa africana come avevano fatto Cao e poi Dias, si ingolfa nell'Atlantico verso Ovest. Non si hanno notizie precise sulla rotta seguita ma dopo circa tre mesi spelagano nella Baia di Santa Elena, appena a 30 leghe a nord di Cabo de Boa Esperanza. E' evidente che avevano aggirato l'aliseo di Sudest fino a prendere i venti di Ovest a circa 30° S, e da qui con prora a levante avevano atterrato. Come avevano trovato quella rotta? Duarte Pacheco Pereira, l'Achille Lusitano de Os Lusíadas di Camoes, grande navigatore di pratica e teorica, nel suo roteiro Esmeraldo de Situ Orbis, lascia intendere di aver svolto un'azione di studio sui regimi di venti e correnti.

Quando Gama ritorna comunica all'entourage di Re Manuel elementi precisi sulla rotta da seguire. Intanto la partenza viene anticipata a marzo per trovarsi in fase coi regimi monsonici ed il viaggio in tal modo si riduce da due anni ad un solo anno. Poi conferma il regime dei venti a favore ingolfandosi verso Ovest; Cabral dopo la partenza segue una rotta come se l'avesse fatta altre volte: Lisboa, Madera, Isole Canarie, Isole di Cabo Verde e da qui proseguendo con rotta tra Garbino e Ponente il 24 aprile atterra in Porto Seguro (17° S) del Brasil dopo meno di due mesi dalla partenza. Il cammino riprende il 5 maggio; il 20 maggio una tempesta provoca il naufragio di 6 navi tra cui quella di Dias. Le navi superstiti procedono in ordine sparso, non toccano Cabo de Boa Esperanza ma Sofala, il 20 giugno. Risalgono la costa orientale africana; il 2 agosto sono a Melinde, traversano l'Indico con un pilota ed il 22 agosto sono in vista dell'India e quindi il 13 settembre arrivano a Calicut. Dopo vicissitudini varie in febbraio si prende la via del ritorno col monzone invernale; ai 4 di aprile si passa per il Cabo de Boa Esperanza, si dirige per le Isole del Capo Verde e seguendo la volta larga si perviene a Lisboa alla fine di luglio. Intanto in aprile 1501 era partita un'armata di 4 navi al comando di Joao da Nova che rientrerà in settembre dell'anno 1502 dopo aver scoperto l'isola di Ascensioe all'andata e l'isola di S. Elena al ritorno. Nel 1502 di nuovo Vasco da Gama con un'armata di 9 navi mentre nel 1503 è la volta di Afonso de Albuquerque e Duarte Pacheco Pereira con flotte a scaglioni. Segue nel 1504 Lopo Soares de Albergaria con 13 navi mentre nel 1505 veleggia un'armata di 22 navi e 1500 uomini al comando di Francisco de Almeida che sarà il primo viceré dell'India. Fanno parte di questa armata Joao Serrano e Fernao de Maghalaes che avranno un ruolo centrale nell'ideare e realizzare per la Spagna il viaggio alle Molucche via ponente. Nel 1506 segue Tristao da Cunha con 17 navi. I piloti sono ormai ben edotti sul regime dei venti e sulle correnti. Sanno che se vanno giù oltre la latitudine del Cabo di 3° o 4° trovano venti da ovest più gagliardi ed evitano la corrente Agulhas contraria più forte. Si spiega così perché l'armata di Tristao da Cunha si trovi ad una latitudine di circa 37°S che è quella dell'isola. Superata la longitudine del Cabo di circa 10°E possono dirigere, ai primi di giugno, per NNE trovando quasi subito il monzone estivo che li spinge verso le coste dell'India ove arrivano ad agosto. Sistemate le controversie e fatto il carico si riparte per Lisboa verso gennaio o febbraio per presentarsi alla foce del Tago in

giugno, percorrendo tra andata e ritorno circa 6500 leghe pari a circa 23.000 miglia nautiche.

La personalità di Dom Enrique, di Joao II e Don Manuel I

Enrico era il terzogenito di Giovanni I e Philippa di Lancaster. Spirito ascetico, riservato nella sfera dei sentimenti, casto, enigmatico, freddo, tenace con interessi nella Geografia e nelle Scienze Nautiche si mostrò attratto dai commerci africani. Anche i fratelli Duarte e Pedro mostravano una certa inclinazione per la Geografia e per l'Astrologia. Lo storico della Cartografia Armando Cortesao fa notare che il poeta di corte inglese Joffrey Chaucer aveva una spiccata simpatia per la Cosmografia tanto che aveva scritto un trattato sull'astrolabio. Nella sua attività educatrice, pedagogica era presente questa componente astronomica che finiva per connotare la formazione mentale della Principessa Philippa che di certo trasmette ai figli tale aspetto culturale. Peraltro Dom Enrique aveva preso dalla madre quella determinazione fredda e tenace che aveva profuso nella sua azione di promozione e assistenza ai descobrimentos africani come attesta il suo primo biografo Gomes Eanes de Zurara. Il principe Dom Joao, poi, dal 1481, Re Joao II, ereditò dallo zio Dom Enrique la determinazione e la tenacia nell'azione delle scoperte. Introdusse l'artiglieria a bordo e dichiarò mare clausum le zone di propria influenza. Costituì una giunta di astrologi col compito di preparare regole e tavole per osservare la Polare o il Sole. Nella trattativa che portò al trattato di Tordesillas mostrò di avere idee precise sulle dimensioni della Terra che la sua giunta gli riferiva. Meritò in seguito l'appellativo di Principe perfetto per la sua strategia lucida e per l'organizzazione conferita alle attività. Dom Manuel I, cugino di Joao II, continuò il programma di ricerca della rotta per l'India e nel 1497 inviò il fidalgo Vasco da Gama che ritornò due anni dopo con un pieno successo nell'impresa. Dom Manuel adottò una politica che si mostrò vincente, ossia di cambiare il comando per ogni armata che annualmente partiva da Lisboa. Di fatto offrì a tutta la nobiltà lusitana occasioni di coprirsi di gloria nella guerra contro i mori che si concluse con il pieno controllo dei portoghesi sui traffici dell'oriente. Le scelte dei Capitani Generali furono condivise seppur non mancarono delle accese rivalità; ma vi era spazio per tutti. Solo Magellano non seppe accettare le regole di Re Manuel I.

Tristao da Cunha doveva avere il comando dell'armata del 1505 che fu poi di Francisco de Almeida, primo vicerè dell'India, a causa di una forma acuta di cecità; recuperata la vista ottenne il comando dell'armata del 1506 e sulla rotta per l'India scoprì l'isola remota che porta il suo nome. Dopo il servizio in India ottenne un incarico diplomatico presso la Santa Sede a Roma nel 1513, mentre era Papa Leone X.

- Silvestro Sannino Torre Del Greco 19 marzo 2018

LE NOTE DI CARLA MANGINI

1884: il piroscafo "Nord America"(che De Amicis chiama "Galileo") è in viaggio da Genova a Montevideo. Ecco come lo descrive De Amicis nel suo libro da "Sull'Oceano" – ed. IBIS

“...I ragazzi di prua battevano le mani ad una manovra con cui s'alzavano le vele di gabbia, di parochetto, e di contromezzana, in modo che il piroscafo si trovava con tutte le ali spiegate e filava sul mare azzurro nella piena maestà della sua bellezza... Largo e poderoso; ma le curve agili dei suoi fianchi e la grande lunghezza gli davano la grazia di una gondola smisurata. I suoi alberi altissimi, congiunti come da una trama di cordami, parevano fusti di

gigantesche palme diramate, legate da liane senza foglie, e le ampie bocche purpuree delle trombe a vento rendevano l'immagine di colossali calici di fiori... I fianchi neri di catrame e severi, la coperta irta di ordigni di ferro, e sorvolata da nuvoli di fumo oscuro, ma questo aspetto rude di vasta officina, (era)rallegtrato dalle lance azzurrine librate sui parapetti, dalle alte maniche a vento candide e gonfie, dai ponti mobili spicanti nel cielo, da cento luccichii di metalli, di legni, di vetri, da mille oggetti e forme diverse e bizzarre, che rappresentavano ciascuna una comodità, un'eleganza, una difesa, un'industria, una forza. E il rumorio della macchina, i colpi profondi del propulsore, le piattonate delle eliche, il cigolio delle catene del timone, il sibilo del solcometro, il fremito delle griselle, il tintinnio dei cristalli sospesi, formano una musica diffusa e strana che accarezza l'orecchio,...come un linguaggio misterioso di gente sparpagliata ed invisibile che a bassa voce s'incita a vicenda al lavoro e alla lotta. La poppa sussulta sotto i nostri piedi, come la carcassa di un corpo vivo; il colosso ha guizzi improvvisi di cui non si conosce la causa e che paiono tremi di febbre, scatti bruschi senza grazia...E va senza posa nella nebbia, nelle tenebre, contro il vento, contro l'onda, con un popolo sul dorso, con cinquemila tonnellate nel ventre, dall'uno all'altro mondo, guidato infallibilmente da una piccola spranghetta d'acciaio che può servire a tagliare i fogli d'un libro, e da un uomo che fa girare una ruota di legno con un leggero sforzo delle mani. Noi ricorriamo col pensiero la storia della navigazione...ed il cuore ci si riempie d'ammirazione e ci domandiamo quale altra opera meccanica meravigliosa abbia compiuto la razza umana. Più meravigliosa dell'oceano che essa rompe e divora, e alla cui minaccia continua risponde con lo strepito infaticato dei suoi congegni: " Sei immenso, ma sei un brutto, io sono piccolo, ma sono un genio, tu separi i mondi, ma io li lego, tu mi circondi, ma io passo, tu sei strapotente, ma io so"

fine