

DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata,
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 3 maggio 2016

DL News in Facebook

Ci siamo , e così faremo contenti quelli che ci hanno chiesto invano di entrare in Facebook . L'amico e collaboratore **dottor Stefano Briata, storico dell'arte e consulente antiquario, ci ospita nel suo profilo Fb e ha aperto una pagina dedicata a DL NEWS .** E' l'inizio di un'esperienza redazionale con articoli del nostro Foglio ritenuti di interesse generale che si prestano a diffondere la conoscenza dei problemi e suscitare l' eventuale dibattito. Inseriremo anche delle immagini . Ecco i link del profilo di Stefano Briata e della pagina DL News di Facebook:

[https://www.facebook.com/briatastefano;](https://www.facebook.com/briatastefano) <https://www.facebook.com/dlnews2008/>

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Portacontentori: una nuova tendenza nelle demolizioni che potrebbe influenzare le bulkers? E lo shipping

Londra. Il Sig. Graig Jallal, è un nome noto nel campo del giornalismo marittimo mondiale, giornalista free lance , Consultant presso la Clarkson Londra (nota firma del brokeraggio mondiale), Editor e Shipping Analyst presso Lloyd's Shipping Economist, BNP Paribas, e ora Senior Data Editor per VesselsValue e Infospectrum . Un uomo appassionato di traffici marittimi di grande esperienza che ha conosciuto la depressione del mercato degli anni '80, la ripresa nel decennio '90, l'euforia del mercato "stellare" del 2004/2008 e il crollo dal 2009 ai giorni d'oggi. Da vero professionista non si limita a informare ma ad analizzare i fatti e scoprire in essi future tendenze. In uno dei suoi recenti articoli apparsi su "All about shipping" (www.allaboutshipping.co.uk) ha citato un dato che ha attirato la sua attenzione, che chissà a quanti altri operatori del settore è invece passato inosservato: la vendita della Post-Panamax Containership Conti Taipei, 5,447 teu, costruzione 2002 venduta per demolizione.

Una nave relativamente giovane, solamente 14 anni di età, contro la media dei 22 anni per le portacontentori in generale e dei 19,5 anni per le Post-Panamax Containership

sinora vendute ai cantieri di demolizione. Graig nel suo articolo non si limita infatti a citare un fatto apparentemente inusuale ma la sua ricerca ha portato a scoprire che tre altri “bestioni” costruiti nel 2002 erano stati venduti per demolizione nei sei mesi precedenti. E non si è trattato di mettere fuori mercato una serie di barche “riuscite male” perchè tutte erano di buona qualità , costruite in primari cantieri Sud Coreani e al momento della vendita le rispettive Special Survey sarebbero scadute solo dopo un anno o più.. quindi nessun imminente investimento per manutenzione pendeva sulle finanze delle imprese armatrici.

Altra caratteristica che accumuna queste tre navi, la proprietà da parte di compagnie di navigazione tedesche e il fatto che tutte erano inattive da almeno tre/sei mesi prima della vendita . Una più attenta ricerca ha portato ad individuare altre 17 Post-Panamax Containerships di armatori tedeschi con Special Survey dovuta entro il maggio 2017 , ovvero circa un anno da ora, e scoprire che due di esse da oltre otto mesi sono praticamente stazionate in semi-disarmo in un arcipelago non molto distante dalla città di Zhoushan (comprensorio marittimo di Shanghai) in Cina. Sono praticamente gemelle e il loro attuale valore ammonta a circa 17 milioni di dollari ciascuna contro un valore per demolizione di circa 8 milioni di dollari. Recentemente l’isola di Daixiezhen , sempre nella stessa area, è diventata la dimora per altre due navi dello steso tipo e in altri sicuri ancoraggi asiatici vi sono altre Post-Panamax Containers con un simile rateo valore nave/valore di demolizione. Ora che i prezzi per demolizione sono fermi rispetto al mercato dell’usato molto fluttuante sarà interessante vedere se questo relativamente nuovo naviglio verrà venduto per ferraccio. Siamo all’alba di una nuova tendenza che potrebbe poi influenzare anche il settore delle bulkers?

Massimo Granieri

Escola Europea de Short Sea Shipping e la situazione italiana

Barcellona.Tra i progetti europei di formazione dedicati agli studenti di scienze marittime e ai professionisti che operano nello Shipping emerge il ruolo ormai decennale della Escola Europea de Short Sea Shipping , una istituzione di alto livello costituita dalle Autorità Portuali di Barcellona, Genova e Civitavecchia , partecipata da Grimaldi Group e Grandi Navi Veloci. La scuola ha organizzato nel 2015 una trentina di corsi internazionali per oltre 1000 partecipanti provenienti da ogni parte del mondo ; per gli studenti italiani la Escola ha realizzato – scrive Alfredo Majo – corsi specializzati dell’Università di Genova , anche attraverso nuovi programmi Erasmus, un diploma universitario di Logistica “ double degree” in collaborazione con l’Università catalana Pompeu Fabra , oltre a promuovere diverse iniziative nell’ambito

scuola-lavoro.

La ricorrenza della Escola sarà festeggiata il 29 settembre 2016 a Barcellona nella sede del Museo Marittimo insieme alle comunità accademiche e portuali di riferimento.

COMMENTO. Armatori, enti e istituzioni si muovono sulla scia delle rotte battute dalle navi ; in Italia crescono le aspettative delle scuole nautiche che hanno chiesto di diventare Accademie, mentre l'armamento organizza nei propri centri corsi finalizzati alle necessità del personale delle loro flotte. L'Università di Genova, Facoltà di Ingegneria, ha invece problemi di docenti , ce ne vorrebbero altri venti , dice il Rettore, per portare avanti le richieste dei poli tecnologici navali e nautici. Altrochè “ lauree professionalizzanti “ ! C'è ben poco da “parlare parole”: se non si sveglia un interlocutore forte a livello ministeriale , un vice ministro o sottosegretario del MIT che coordini tutta la materia della formazione degli ufficiali della marina mercantile non riusciremo che a tappare qualche buco come prevedono le prossime scadenze della STCW entro il 2016. (DL)

IL 5 X MILLE A DUE ENTI MERITEVOLI

STELLA MARIS

Anche per L'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato. *Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare. Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996*

C.I.R.M. CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO

Contribuisci anche tu a sostenere le attività assistenziali e di ricerca della Fondazione C.I.R.M., finalizzate a migliorare la qualità e la sostenibilità dell'assistenza telemedica marittima ed aerea. Destinare il 5x1000 alla Fondazione C.I.R.M. è semplice. Inserisci il codice fiscale della Fondazione C.I.R.M.:80 20 81 705 81

PROPELLER CLUB

SHIPS' ROUTEING: QUALI BENEFICI DALL'OTTIMIZZAZIONE DELLE ROTTE?

Genova Palazzo San Giorgio giovedì' 12 maggio 2016, alle ore 17.00

La determinazione delle rotte ottimali costituisce un profilo di estremo rilievo che

coinvolge la gestione sia delle navi da carico che da crociera e richiede l'adozione di attente tecniche in considerazione delle numerose variabili (condizioni metereologiche, situazioni politiche e/o belliche, terrorismo, pirateria, ecc.) che impongono articolate scelte operative e condizionano altresì la contrattualistica. Per questi motivi si è pensato di offrire una panoramica delle problematiche afferenti lo "ships' routing", viste attraverso gli occhi di operatori e di studiosi, al fine di individuare alcune delle soluzioni contrattuali ed operative, ora presenti nel mondo dello "shipping", ed apprezzarne i benefici.

Parteciperanno quali Relatori: dott. Umberto Novi – a.d. Burke & Novi: *“Scelta delle rotte e soluzioni contrattuali”* dott. Federico Bartoli – Head of Itinerary Planning – Costa Crociere: *“Come costruire un itinerario nel mondo delle crociere”* prof. ing Massimo Figari – Diten, Università di Genova e dott. Ennio Ottaviani, Responsabile Scientifico On Air srl.: *“Tecniche per la realizzazione della “voyage optimization”*. L'incontro sarà moderato dal Consigliere, Ing. Andrea Cosulich.

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660 e-mail: propellerclubs@propellerclubs.it

Forum Shipowners & Shipbuilding : 28 maggio 2016 Genova
organizzato da theMediTelegraph con TTM e L'avvisatore Marittimo

Info : forum@themeditelegraph.com

UOMINI E RIVISTE CHE FANNO SHIPPING E INFORMAZIONE

E' uscito TTM Tecnologie Trasporti Mare-L'Automazione Navale diretto da Alessandro Cassinis e redatto da Angelo Marletta , Numero speciale che offre un ricco carnet di articoli tutti partecipati da enti, associazioni, collaboratori professionisti. Una rivista in carta e punti che trovate sui tavoli delle società dello shipping particolarmente questo numero che pubblica l'elenco delle navi e delle compagnie della flotta mercantile italiana con tutte le caratteristiche. Averlo, sempre sotto gli occhi insieme al resto dei nostri documenti è un must che da oltre vent'anni caratterizza questa rivista. Nel contempo è uscito il **Magazine di theMeditelegraph redatto da Alberto Quarati e da un pool di ottimi giornalisti che fa parte della piattaforma multimediale del Secolo XIX insieme a TTM e L'avvisatore Marittimo. Ottimo l'outing di Angelo Scorza sul suo Ship2Shore che partendo dalla sua tesi di laurea sulle bandiere di convenienza percorre trent'anni di shipping per dimostrare come il “ fenomeno “ si è**

sviluppato ed è diventato ormai un fatto naturale con o senza Registri speciali perchè ormai ogni stato sovrano ha la sua bandiera della marina mercantile che significa la creazione di uno status marittimo con regole autoctone ma di grande interesse e vantaggi per l'armamento internazionale. (DL)

Seafarers' Training and Proficiency

Trieste. Caro Decio anche quest' anno 'MarineLAB' ha proposto alla DG Mare un evento 'regionale' nel contesto dell' European Maritime Day 2016.

Anche quest' anno Trieste e il FVG sono presenti con 2 iniziative, vista la contestuale serie di manifestazioni promosse da 'Mare TC FVG' con il suo 'Mare Nord Est' a Trieste a Monfalcone e a San Giorgio di Nogaro.

Noi, grazie alla cortesia di 'Italia Marittima' il 20 maggio saremo invece ospiti del 'Palazzo della Marineria' a Trieste per un incontro sul tema 'Seafarers' Training and Proficiency' con un sottotitolo che racchiude tutto quello di cui discuteranno i relatori... 'knowledge and skills: maritime currency'

Ci sembrava che fosse il momento di affrontare questo argomento e lo faremo mettendo attorno ad un tavolo istituzioni, armamento, marittimi e formatori.

Naturalmente l' iniziativa e' stata condivisa dai i nostri partner di AMTM Group in primis la Fire & Safety School e Smile Sicurezza, ma una particolare attenzione la dedicheremo all' Accademia Nautica dell ' Adriatico ai primi risultati raggiunti, agli obiettivi e ai traguardi.

Dopo l' accreditamento dei partecipanti apriremo i lavori alle 09.00 e contiamo di finire verso le 13.30.

Attendo alcune conferme per completare la prima stesura del programma... appena pronto te lo inviero' naturalmente con un caloroso invito a venirci a trovare!

Un abbraccio

Ing. Sergio Bisiani *sergio.bisiani.sb@gmail.com*

L'incerto futuro della marineria italiana

Primo convegno nazionale del lavoro marittimo

Procida. Quale è il presente e soprattutto quale sarà il futuro della marineria

italiana? E' con questi interrogativi che si è aperto nell'ex chiesa di San Giacomo di Procida il “Primo convegno nazionale del lavoro marittimo”.

Il Comandante Giorgio Blandina, presidente del Cosmar (Comitato per la salvaguardia della dignità dei marittimi) che con il Comune di Procida ha organizzato il convegno, ha offerto la prima considerazione: “Il destino dei marittimi è nelle mani dei marittimi. Il mare è una grande opportunità per l'Italia, ma è necessario porre fine ad un ventennio di disinteresse, confusione e poca competenza da parte delle maggiori sigle sindacali che hanno lasciato soli i lavoratori nella loro precarietà ormai storica. Le istituzioni devono rivolgersi alle competenze del settore per sfruttare al massimo le opportunità della marineria e spingere all'occupazione da parte dell'armamento del personale italiano”. Gli ha fatto eco Stefania Visco, in rappresentanza della Onorato Spa. “Gli armatori grazie al Registro internazionale godono di privilegi unici rispetto agli altri settori industriali. Questi privilegi derivano dalla volontà di sostenere l'occupazione dei marittimi italiani, ma in realtà ora hanno portato all'occupazione di personale extra comunitario e alla disoccupazione dei nostri marittimi. Noi come Onorato S.p.A. impieghiamo esclusivamente marittimi italiani e per questo rivendichiamo che venga rispettato lo spirito originario della legge”.

Al convegno è emersa la necessità di aprire tra marittimi e istituzioni un canale di dialogo continuo, non sporadico e sterile come possono diventare le parole non seguite da fatti concreti. Ma come le istituzioni possono tradurre in pratica questo sentire dei marittimi? “Le risposte a queste domande sono molto complesse e richiedono approfondimenti. Sicuramente è necessario avviare una stretta collaborazione tra MIT e consulenti preparati. Solo con questa collaborazione si può arrivare alla risoluzione dei problemi della marineria” ha dichiarato Annamaria Carloni, della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera. L'Onorevole ha inoltre ricordato che il nostro Paese ha circa 8000 chilometri di costa. Ha confermato quindi il suo impegno allo sviluppo del progetto della portualità. I porti italiani sono infatti una grande risorsa occupazionale che le istituzioni non possono sprecare. Si è sottolineato inoltre l'importanza della formazione delle nuove generazioni di marittimi attraverso i percorsi formativi degli Istituti Tecnici Superiori.

Il numero chiuso garantisce lo sbocco lavorativo ?

L'ITS garantisce lo sbocco lavorativo grazie al numero chiuso e allo stretto rapporto e agli accordi con le Compagnie di navigazione.

L'aspetto della formazione apre però ad altre considerazioni da non trascurare.

“Il numero chiuso va bene per garantire l'occupazione dei ragazzi, ma non va dimenticato che l'articolo 34 della nostra Costituzione tutela il diritto allo studio” afferma Raffaele Santamaria, direttore dell'Università agli studi Parthenope

dipartimento Scienze e Tecnologie. “In Italia si taglia sulla ricerca e sulla formazione con la conseguenza che a livello Europeo i nostri laureati sono percentualmente all’ultimo posto, il 17% rispetto al 43% dell’Inghilterra. E’ questo un divario che va colmato. Si deve aprire ai ragazzi la possibilità di formarsi anche nel settore marittimo. Il numero chiuso dell’ITS non risolve da solo i problemi occupazionali dei nostri ragazzi. L’istruzione è alla base del nostro futuro, ma i nostri governi continuano a sottovalutarne l’importanza”.

I temi trattati in questo primo convegno di *Procida. Si riparte dal Mare* sono numerosi e così gli spunti di approfondimento lanciati.

“Ed è proprio per questo che vogliamo fare di Procida non solo l’isola che ha ospitato un convegno, ma la casa di tutti i marittimi” conclude Antonio Carannante, Assessore al lavoro marittimo del Comune di Procida. “Con la collaborazione di Cosmar fin da ora cominciamo a preparare il convegno del prossimo anno con la volontà di tenere aperti tutti i canali di dialogo che oggi qui a Procida hanno avuto la possibilità di incontrarsi”.

Il mondo dei media specializzati

Le doverose e intelligenti domande che si pone il giornalista dello Shipping e gli effetti sulla logistica della rivoluzione digitale

Oggi, 26 aprile 2016, il container compie 60 anni. A distanza di oltre mezzo secolo dalla nascita di questo sistema di unitizzazione dei carichi tanto importante e diffuso, il mondo delle spedizioni e della logistica si trova a dover affrontare nuove importanti sfide. Ciò che oggi sta già cambiando il nostro vivere quotidiano è l’innovazione tecnologica e quella che gli economisti definiscono la rivoluzione industriale 4.0: e-commerce, fabbrica intelligente, smart manufacturing, stampanti 3D, internet delle cose, realtà aumentata, veicoli autonomi, ecc. ecc. Mi ero affacciato a questi temi (giornalisticamente parlando) già diversi mesi fa, ma pare che gli effetti sulla logistica della rivoluzione digitale siano diventati il tema del momento. In effetti il mutamento in atto non si può più ignorare. Come stanno cambiando le abitudini dei consumatori? Quali novità stanno portando le tecnologie? Con quali risultati? Quali sono gli effetti attesi sulle delocalizzazioni produttive? Sul commercio? Sull’occupazione? Sulle spedizioni? Sui trasporti? Sulla logistica di magazzino? Per chi volesse saperne di più consiglio la lettura della ricerca intitolata “THE DIGITAL MANUFACTURING REVOLUTION – Quali impatti sulla logistica?” pubblicata dal Laboratorio RISE dell’Università degli Studi di Brescia e commissionata da Confetra. Su MF

Shipping&Logistica del 15-4-2016 ne avevo pubblicato un estratto insieme a un altro articolo sulla crisi nera del trasporto container, mai così attuale alla luce delle ultime brutte novità in arrivo dalla Corea del Sud (vedi ristrutturazione del debito di Hanjin).

Altro materiale interessante è scaricabile al link del convegno intitolato “Fabbrica 4.0: la supply chain nell’era della digital economy” organizzato da Incas e al quale sarà dedicato un ampio approfondimento sul prossimo numero de Il Giornale della Logistica.

Nicola Capuzzo **Shipping Italy**

L'interfaccia uomo/macchina-la formazione a bordo-l'ufficiale elettrotecnico ,, una chiacchierata informale

L'ing. Giorgio Marega (che si autodefinisce il dissidente) ci manda alcune considerazioni su l'interfaccia uomo/macchina, sull'ufficiale elettrotecnico (electrical officer), sulla formazione degli ufficiali di bordo... Abbiamo raccolto le frasi più significative (fuori dai denti come usa Marega) . Stimiamo Giorgio che viene dalla scuola del mare e poi dall'università. E' un bel dibattito

Chi sa e chi sa organizzare che sa la materia e sa insegnare.

Collaborazioni fra Università pubbliche e aziende private del settore, con l'esborso dei quattrini per pagare i tecnici specialisti che INSEGNINO perché lavagna e pezzo di gesso, simulazione con tastiera e joystick, non puzzano di olio, non "ruggano a 60 Hz", non impiantano un blackout con mare forza 6 e rischio che la nave si traversi.

Chi se ne occupa? Chi ha a disposizione un quadro di media e una sottostazione di macchina e una di MT/bt di firezona da mettere a disposizione di chi viene formato e una sottosezione di automazione dal PLC, ai bus, alle periferiche e ai sensori e attuatori dove poterci "pasticciare" dai primissimi anni del Nautico e per gradi. Lo so che i convegni non contano. In uno di questi il "paron" di un colosso fra le Agenzie marittime ha detto che i politici dovrebbero essere tolti dalle autorità portuali e restituire porti e trasporti ferroviari agli operatori del trasporto. Ma i politici NON vogliono tecnici onesti e capaci in posti di comando. Pecore, non arieti. E se sono arieti sono lasciati soli nell'ovile.

Non c'è solo **l'interfaccia uomo/macchina** .

1. La digitalizzazione è una interfaccia utile quando la si sa usare e quando funziona per risolvere tutti i casi: soprattutto quelli inaspettati in fase di progetto.

2. Un responsabile deve sapere anche come fare a "sganciare" l'automazione e marciare a mano, soprattutto con una nave "safe return to port." Forse non si sono

considerati i risvolti pratici della SOLAS 2010 .

3. Si ricorda che 60 anni fa una nave fu speronata sotto Nantucket e l'uso improprio del radar pare ci abbia messo del suo. Fra convenzione di Londra del 1960, recepimento da parte degli Stati, nel 1963 la materia "cinematica navale" non era ancora radicata negli Istituti Nautici e il "Corso Osservatore Radar su un simulatore di buon livello era iniziato a Genova Foce nel 1967. Ancora nel 1969 vi erano patentati CLC che non avevano dimistichezza con il metodo.

4. L'automazione navale, il comando accentrato sul ponte di comando, la navigazione integrata sono da un pezzo mature per Comandanti, Direttori, ufficiali, di macchina e di coperta (rimarrò fino alla fine dei miei giorni legato a queste figure e ne ho personale motivo). Visto l'importanza che assume un impianto elettrico (lunghezza di cavi da andare da Genova a Francoforte, ritorno e con il pezzo che rimane si oltrepassa Livorno); potenze pari a 60 centri commerciali, il sistema di navigazione integrata che sfiora l'automatizzazione completa) e il supporto alla sicurezza da rete di controllo e da calcolatore dedicato, sono convinto che dal 1961 (allestimento della prima automazione navale "elettronica" su Marconi e Galilei) e 1965 (ritorno in porto della "Raffaello" con i suoi mezzi dove le capacità dell'Uff.le "E" e del suo staff ha permesso di ripristinare i servizi essenziali dopo l'incendio di un quadro elettrico principale. Per me la necessità di una sezione specializzata di elettrotecnica navale e di automazione navale al Nautico dovrebbe cominciare dalla 3^a e formare gli studenti con insegnamenti diretti. Lo ripeto da esattamente 50 anni, con in mezzo una laurea in ing. elettronica nell'ottica di ritornare a bordo come specialista elettronico navale.

Ing. Giorgio Marega

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

CULTURA

Novità dalla Libreria Internazionale Il Mare

LA STORIA DELLA QUERINA... finita nell'Artico

Roma .Dal 28 aprile al 15 maggio 2016, nei suggestivi saloni espositivi del Palazzo della Cancelleria in Roma, verrà allestita la mostra “La storia della Querina”, ultimo progetto e più recente ciclo pittorico del celebre artista romano Franco Fortunato.

Franco Fortunato (Roma, 1946), grande appassionato di mare e storie di marineria, apprende le vicende della Gemma Querina e del suo equipaggio attraverso un libro edito dalla casa editrice Nutrimenti. Successivamente grazie al materiale documentale offertogli dai discendenti della famiglia Querini, approfondisce la conoscenza di quest'avventura dai diari di Pietro Querini, navigatore e mercante di nobile famiglia veneziana.

Questi, partito da Creta per le Fiandre alla fine d'aprile del 1431 al comando della caracca Gemma Querina, costruita dai maestri d'ascia cretesi, con un carico di Malvasia, spezie, cotone e altre preziose mercanzie di provenienza mediorientale, dopo numerose peripezie, tra cui il danneggiamento della chiglia e del timone, fece naufragio e l'equipaggio, dopo una lunga navigazione alla deriva su un'imbarcazione di soccorso, raggiunse le acque delle isole Lofoten in Norvegia, duecento chilometri oltre il Circolo Polare Artico. Tratti in salvo dai pescatori dell'isola di Røst, che nei diari vengono descritti come una comunità pura e generosa, Pietro Querini e i naufraghi superstiti furono loro ospiti per quelli che vengono definiti "100 giorni in paradiso", per poi rientrare, attraverso un lungo viaggio via terra, a Venezia nell'ottobre del 1432.

A questa vicenda gli storici fanno risalire l'inizio del commercio dello stoccafisso e del baccalà dalla Norvegia all'Italia, paese a tutt'oggi consumatore di oltre il novanta per cento di questo specifico prodotto ittico.

Nelle oltre trenta opere tra dipinti, ceramiche e tecniche miste, realizzate per raccontare questa avventura, Franco Fortunato traduce le emozioni contenute nel racconto di un "uomo di mare" con la consueta sensibilità che contraddistingue la sua ricerca artistica, capace di scomporre la materia per ricomporla in un nuovo immaginario.

Una selezione delle tavole realizzate dal Maestro saranno oggetto di un pregiato prodotto editoriale a cura di Il Mare Libreria Internazionale, punto di riferimento unico e luogo di "approdo" per tutti gli amanti della nautica da diporto e da competizione, per i patiti dell'esplorazione sottomarina, per i ricercatori di storie e di notizie riguardanti la cultura del mare in tutti i suoi aspetti.

La mostra a Palazzo della Cancelleria rappresenta la tappa inaugurale di un percorso che porterà l'esposizione anche in altre città toccate per mare e per terra dall'equipaggio della Querina fino a Venezia.

La mostra, curata nell'organizzazione dalla Edarcom Europa Galleria d'Arte Contemporanea, gode del patrocinio del Comune di Roma e della Regione Lazio.

PREMIO GIORNALISTICO/LETTERARIO CARLO MARINCOVICH

7° EDIZIONE – 21 aprile 2016

La 7° edizione del Premio è all'insegna del mare, delle guerre e delle migrazioni. Su 22 libri in concorso ben 7 trattano di guerre nel Mediterraneo. Guerre lontane come "il Sangue di Lepanto" di Maria Grazia Siliato, guerre passate come "Navi al fronte" di Vincenzo Grienti e Leonardo Merlini o "il dolore del mare" di Alberto Cavanna che per un pugno di centesimi si sono fermati ai piedi del podio. E guerre recenti, ma questo lo scopriremo durante la premiazione... Il Premio decolla e comincia ad avere una sua identità. Lo conoscono gli autori che scrivono di mare e lo riconoscono le case editrici. Già dallo scorso Salone del Libro di Torino, quello del 2015 sono tornata con 7 libri disposti a partecipare. C'è più attenzione, c'è più sensibilità nei confronti del mare? Sicuramente sì, e questo piccolo Premio va nella direzione giusta. Come al solito un grande grazie va agli Armatori, agli atleti, ai Circoli ed alle Associazioni che contribuiscono a rendere questo Premio diverso e speciale. Con i loro "cimeli" permettono di far rivivere la vittoria sportiva, anche nel nome di Carlo. Grazie alla Giuria che mi sopporta e che sottopongo a maratone di lettura. Grazie a tutti per la pazienza e per il tempo che avete dedicato a quest'impresa che, a quanto pare continua a crescere più come Premio letterario che giornalistico.

E poi ringrazio la Marina per aver "adottato" questo Premio dedicato a scrittori e giornalisti che con i loro libri e articoli ci emozionano raccontando storie di mare.

Patrizia Melani Marinovich

I premiati

Sezione articoli "cultura del mare"

1° classificato Daniele Busetto – le navi dei Papi – Nautica

Sezione articoli "navigazione"

1° classificato Roberto Neglia – Not all is lost – Nautica

Sezione libri saggistica

3° classificato Giorgio Cingolani – Adriatico – Mursia Editore

2° classificato Bruno Cianci – Le navi della Mezzaluna – Odoja Editore

1° classificato Alessandro Leogrande – La Frontiera – Feltrinelli Editore

Sezione libri narrativa

2° classificato ex equo Carlo Romeo – Di mare, barche e marinai – Mursia

2° classificato ex equo Dario Portuale – Il baule di Conrad – Nutrimenti Ed.

1° classificato Elena Sacco – Siamo Liberi – Chiarelettere Editore

Sezione libri Junior

1° classificato Massimo Minella – Storie di navi e principesse che non fecero ritorno – De Ferrari Editore

Premio speciale alla solidarietà in mare

Catia Pellegrino – La scelta di Catia – Mondadori Editore

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

INDAGINE SUI PORTI DELL' ADRIATICO/3

di Tobia Costagliola

Monfalcone e Chioggia

L'infaticabile e poliedrico Tobia Costagliola in questa puntata della sua inchiesta tiene a precisare che , essendo il movimento delle merci e l'aggiornamento su nomi e fatti dei nostri porti elementi fluttuanti , i dati statistici sono riferiti al 20 marzo 2016.

L'indagine tecnica e storica prosegue poi mettendo a fuoco gli scali di Fiume e Capodistria. Il contributo di Costagliola ripetiamo è storico e tecnico, utile per tenersi aggiornati sulla materia e guardare al Mar Adriatico con maggiore consapevolezza.

Nel 11 DL NEWS 2016 abbiamo scritto sui porti di Trieste e Venezia nell'ambito della NAPA (North Adriatic Ports Association). Con questo numero completiamo le

informazioni relative ai porti associati di Chioggia e Monfalcone.

MONFALCONE

Il porto di Monfalcone si distingue nella galassia dei porti italiani per essere riuscito a mantenere intatta la sua autonomia gestionale dal dopo guerra fino ad oggi. Il porto non ha mai avuto, sia prima che dopo la legge 84/94, un Ente o una specifica Autorità per la gestione generale dello scalo. La storica Compagnia Portuale di Monfalcone ha esercitato la gestione delle attività portuali sia prima che dopo la seconda guerra mondiale, ne ha curato la successiva ricostruzione e ha dato l'impulso per lo sviluppo e la crescita dello scalo. Solo nel 1971 fu istituito dalla Camera di Commercio di Gorizia il *Comitato tecnico per i problemi portuali di Monfalcone* che, nel 1975, diede vita alla attuale *A.S.P.M. (Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone)* un'assemblea nella quale sono rappresentate le varie realtà operative, il Comune di Monfalcone, la Camera di Commercio di Gorizia e la Capitaneria di Porto, con il compito di promuovere lo sviluppo del porto e, citando un passo dello Statuto, "... favorire la coordinazione e lo stimolo dello sviluppo delle installazioni e delle attività marittimo-portuali dello scalo di Monfalcone, agente senza fini di lucro e nel pubblico interesse ..."

Come enfatizzato all'epoca dalla stessa Camera di Commercio, la creazione della *A.S.P.M* aveva la precisa finalità di gestire al meglio i fondi pubblici e di sviluppare la promozione nazionale e internazionale del porto. Questa nuova istituzione d'altra parte, non intaccava la sostanziale agilità, e pragmaticità del sistema monfalconese, privo di un ente portuale, e, già solo per questo, forte di una maggiore economicità in termini di tempo, a livello decisionale, e di soldi, in termini di spese burocratiche.

Riportiamo qui di seguito alcune notizie sul porto e le sue attività rilasciate dalla *A.S.P.M.*

Il porto di Monfalcone è lo scalo marittimo più settentrionale dell'Adriatico. L'area totale dedicata al porto commerciale è di 680.000 mq, i piazzali sono circa 394.000 mq, la superficie totale coperta è di 59.000 mq. Le banchine, attrezzate per la manipolazione di qualsiasi tipo di merce, sono operative per circa 1.500 m.; la profondità dei fondali arriva sino a 11,40 metri. I carichi trattati hanno registrato mediamente nell'ultimo periodo circa 4,5 mil. di tonn./anno, con prevalenza degli sbarchi sugli imbarchi. Lo scalo si è specializzato nel traffico "convenzionale" di merci varie, pur movimentando anche rinfuse solide; importante la movimentazione di prodotti forestali. Attigua allo scalo commerciale si trova la zona industriale del Lisert, che occupa un'area di 247 ettari. Vi è poi una zona afferente la nautica da diporto,

insediata su una superficie di circa 11 ettari, in fase espansiva.

Connessioni . La posizione geografica del porto è ottimale per raggiungere l'Europa Centrale e l'area dei Balcani. Ferrovia, autostrada ed aeroporto sono collegati direttamente al porto.

Opportunità. Collegamenti diretti con le strutture trasportistiche regionali. Aree infrastrutturate e sviluppabili a disposizione per la crescita del porto. Efficiente integrazione con le aree industriali poste nelle vicinanze del porto.

Non possiamo tuttavia dimenticare che l'incremento delle attività del porto di Monfalcone è anche dovuto a una "dote" naturale di questo scalo, ovvero un'ubicazione interessante sia per il nord-est italiano che per il centro e per l'est Europa, localizzata strategicamente nel punto più settentrionale del Mediterraneo. In questo modo, con una pianura alle sue spalle, la principale banchina di Monfalcone, Portorosega, ha potuto beneficiare di un buon collegamento con le infrastrutture e le reti di trasporto locali ed europee: in un raggio di 20 km possiamo trovare gli interporti di Cervignano e Gorizia, e l'aeroporto di Ronchi. È inoltre presente una connessione ferroviaria, che collega lo scalo tanto alla tratta che costituisce il cosiddetto corridoio 5, che alla direttrice nord/sud, in direzione rispettivamente dell'Austria e del resto della penisola; sono infine presenti a poca distanza equivalenti raccordi autostradali la cui rete è direttamente raggiungibile dall'area portuale. Il complesso di tali infrastrutture dà così luogo ad un sistema multimodale molto utile per la clientela del porto isontino.

Lavori imminenti: Escavo del canale di accesso al porto di Monfalcone e manutenzione dei fondali della banchina di Portorosega.

L'Azienda speciale per il porto di Monfalcone ha ottenuto il terzo parere positivo da parte del Ministero dell'Ambiente per il progetto di escavo del canale del porto di Monfalcone. Tale intervento, il cui avvio è previsto in questi giorni sarà capace di migliorare ulteriormente la capacità ricettiva di tutta la banchina di Portorosega.

Autonomia di Monfalcone o cambio di rotta ? Fine indolore (?) di una autonomia.

La contiguità territoriale col porto di Trieste potrebbe indurre a vedere Monfalcone come suo porto succursale. In realtà Monfalcone ha sempre avuto una sua vita autonoma ed indipendente segnata da una crescita costante e sicura in un contesto di grandi riforme dei porti italiani che ha visto alcuni scali cadere in una difficile crisi come il vicino porto di Trieste. Per la cronaca va anche detto la A.S.P.M., insieme ai principali attori economici e industriali locali, rifiutò, nel '73, la proposta triestina dell'EAPT di unificare le due amministrazioni portuali ; ma oggi forse qualcosa sta cambiando e si prospettano nuove forme di intelligente cooperazione e sinergie.

Il 23 febbraio 2016 si è tenuta una riunione presso il Comune di Monfalcone al quale hanno partecipato fra gli altri anche i sindaci di Trieste e Monfalcone, Roberto Cosolini e Silvia Altran, il presidente della Provincia di Gorizia Enrico Gherghetta, il commissario dell'Autorità Portuale di Trieste Zeno D'Agostino e il presidente dell'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone Gianluca Madriz.

Riportiamo qui di seguito il commento “ a caldo” della Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani ed il commento di alcuni partecipanti: Monfalcone, 23 feb 2016 *"Oggi abbiamo compiuto un passo importante verso la costituzione di un'alleanza strategica fra i porti regionali, che è la via necessaria per essere competitivi sul mercato e creare maggiore occupazione: con la decisione di prevedere la partecipazione in forma permanente del sindaco di Monfalcone alle sedute del Comitato Portuale di Trieste diamo infatti un segno concreto di come stiamo lavorando in sinergia con i territori, affinché tutti siano protagonisti all'interno della stessa casa "*.

La presidente Serracchiani ha ribadito le condizioni di vantaggio offerte dalla complementarità dei due scali, " che hanno ottimi collegamenti ferroviari e per i quali sono previsti importanti investimenti ". Una sinergia, quella fra Trieste e Monfalcone, che secondo la presidente rappresenta *"un obiettivo storico di collaborazione che ci viene richiesto primariamente dal mercato". Il sindaco di Trieste Roberto Cosolini ha convenuto sulla strada indicata dalla Regione, confermando che la volontà politica di procedere verso l'aggregazione con il Porto di Monfalcone è "fuori discussione", mettendo altresì in evidenza la necessità che "tutti in quest'alleanza devono sentirsi a casa propria"*.

Particolare soddisfazione è stata espressa anche da Silvia Altran, primo cittadino di Monfalcone, la quale ha messo in luce come la sua futura partecipazione ai lavori del Comitato Portuale di Trieste rappresenti un concreto passaggio verso una nuova realtà che saprà integrare e valorizzare le specificità dei due porti.

Sul versante tecnico il Commissario dell'Autorità Portuale di Trieste Zeno D'Agostino ha ribadito il vantaggio di poter proporre ai mercati internazionali un'offerta allargata a Monfalcone. Inoltre ha specificato che questo tipo di aggregazione produrrebbe una maggiore competitività del nostro Sistema portuale rispetto ad altri scali dell'Alto Adriatico. Infine la presidente Serracchiani ha puntualizzato che l'alleanza strategica fra Trieste e Monfalcone rappresenta il primo passaggio di un'aggregazione regionale che comprenderà in una seconda fase anche lo scalo di Porto Nogaro.

COMMENTO:

Se son rose fioriranno”.... Nel frattempo altre realtà portuali italiane attualmente in “rumoroso” conflitto tra di loro e con il MIT, potrebbero guardare a quanto si sta

prospettando nel Nord Adriatico e, chissà?, forse, potrebbero trarne qualche spunto di riflessione. (T.C.)

IL PORTO DI CHIOGGIA

Anche il porto di Chioggia, come Monfalcone, è gestito da una “Azienda Speciale”, la ASPO (Azienda Speciale per il Porto di Chioggia) la cui istituzione risale al 1979 quando la Camera di Commercio di Venezia individuò nello scalo di Chioggia, in ripresa dopo un lungo periodo di stasi, interessanti prospettive di crescita e di sviluppo per tutto il territorio meridionale della provincia. Decise pertanto di istituire una propria Azienda Speciale che si facesse carico in un primo momento del ruolo di coordinamento e promozione delle attività portuali. Il primo statuto assegnava all'Azienda per il porto di Chioggia il compito di "favorire e stimolare lo sviluppo delle attività marittimo-portuali dello scalo di Chioggia". I compiti dell'Azienda si articolano però subito secondo quattro tipologie fondamentali: promozionali, di coordinamento, di studio e documentazione e di intervento.

Con il decreto di riorganizzazione dei porti italiani ancora in via di attuazione, il porto di Chioggia verrà riunito al porto di Venezia e sarà parte integrante dell'ADSP (Autorità di Sistema Portuale) del Mare Adriatico Settentrionale con sede a Venezia.

Il contesto geografico e la navigazione interna

Il porto di Chioggia è ubicato nella all'estremità meridionale della laguna veneta, in prossimità delle foci del Brenta e dell'Adige. La sua posizione geografica vede questo porto al centro del vasto bacino del Nord-Est (Emilia Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige) in grado di operare e sviluppare ulteriormente sia il traffico del cabotaggio adriatico che quello della navigazione interna. Infatti, attraverso il Po, consente di collegare l'Adriatico all'entroterra padano e ai centri di Mantova, Cremona e Piacenza con la prospettiva di raggiungere anche Milano se i progetti “dormienti” da anni venissero “rilanciati”. A partire dagli anni '70, Chioggia pur operando con solo due banchine dell'isola Saloni (canale Lombardo interno e esterno) e con scarsi fondali (min. 4, max 7,5 metri) e nonostante grossi limiti di accessibilità, ha acquisito un ruolo rilevante nel contesto dei porti del Nord Adriatico. Ciò tuttavia, come riporta la ASPO, negli ultimi 20 anni il volume di traffico si è

mantenuto sistematicamente al di sopra del milione di tonnellate/anno, avvicinandosi in taluni anni ai due milioni. I dati annuali presentano significative oscillazioni, dovute alla natura dei traffici serviti, ma evidenziano un trend di crescita positivo nonostante limiti infrastrutturali del porto a fronte dell'evoluzione del mercato dei trasporti.

Lo sviluppo. I progetti. Le aspirazioni (da uno stralcio dell'attuale piano regolatore portuale della ASPO e vari progetti in via di definizione)

Val da Rio: Attualmente è in corso di costruzione il nuovo terminal fluvio-marittimo di Val da Rio che dovrà sostituire gradualmente lo scalo dell'isola dei Saloni. Sono in corso anche i lavori di "dragaggio nel bacino di evoluzione e lungo le banchine. Alla fine di gennaio il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato definitivamente il provvedimento con il quale viene autorizzato lo scavo dei fondali del porto di Chioggia fino a 11 metri. Le infrastrutture esistenti tra Chioggia ed il Po richiedono interventi per abitarle agli standard del trasporto europeo per vie d'acqua. I punti cruciali sono stati individuati a Brondolo, dove è prevista una nuova chiusa, già progettata, il canale di Valle ed i canali che portano al Po, che devono essere ricalibrati. Il progetto è in capo alla Regione Veneto. Esiste già un finanziamento di 45 milioni di euro che dovrebbe consentire la realizzazione dell'intera opera. Nessuno ha azzardato una previsione di completamento di queste opere; ciò che più conta è che i lavori siano in corso e sarebbe interessante capire quali possibilità di realizzazione abbiano quelle opere rimaste allo stato di mera "progettazione".

In un recente convegno tenuto a Roma (26.01.016) c'è stata la presentazione dei progetti per le due aree portuali di Chioggia e di Napoli. I nuovi progetti tendono entrambi "a connettere porto e città e ad articolare nuove figure ambientali e nuovi paesaggi urbani", come affermato dai relatori.

Si riporta qui di seguito quanto dichiarato dal sindaco di Chioggia Giuseppe Casson circa il progetto di connessione tra "porto" e "città" di Chioggia: "È un progetto che inserisce armonicamente il Porto nella città, con la quale intende stabilire un dialogo fecondo e produttivo, risultandone infine parte integrante. L'Isola dei Saloni viene destinata alla crocieristica e allo sviluppo turistico. L'area di Val da Rio viene articolata ed organizzata in funzione dell'esaltazione di Chioggia quale terminal fluvio-marittimo, assecondando la progettualità europea che fornisce chiari indirizzi in tale direzione. L'isola dell'Aleghero viene individuata per la collocazione definitiva del mercato ittico all'ingrosso. Su questa ipotesi presto si aprirà un doveroso confronto con le associazioni di categoria e le cooperative coinvolte". Il progetto verrà prossimamente depositato agli atti del Comune e ne

verrà formalizzata l'adozione.

Terminale del " Corridoio adriatico

Chioggia è collocata in un punto che può essere definito terminale del "corridoio adriatico". Questa realtà sembra presentare infatti una particolare propensione ad ospitare il traffico Ro-Ro, esaltando la sua caratteristica vocazionale ad essere una infrastruttura di trasporto plurimodale, lato terra direttamente connessa con la viabilità di grande comunicazione e con la rete ferroviaria e, lato mare, accessibile con tempi di navigazione estremamente ridotti dalla vicina bocca di porto. Tale prospettiva, per essere affermata, necessita di adeguare le banchine portuali di adeguati spazi alle spalle e contemporaneamente di attrezzare il porto con un'adeguata rete di telecomunicazioni. Il presupposto del cabotaggio è infatti l'informazione, per cui fondamentale risulta la messa a punto, in Val da Rio, di una nuova infrastruttura di rete telematica in grado di interfacciare gli operatori e l'area portuale con gli altri principali terminali di riferimento sia lato acqua che lato terra. Un ruolo nel corridoio adriatico che risulterà rafforzato con la realizzazione dei seguenti interventi :

Nuova Romea con realizzazione di un itinerario a 4 corsie;

Completamento della Strada provinciale dei vivai mediante circonvallazione del centro di Piove di Sacco;

Collegamento della nuova SS10 per Monselice-Legnano-Verona-Mantova con la SP Monselice-Mare, ovvero la realizzazione di un nuovo asse Est-Ovest:

Completamento della "Transpolesana".

Si verrà così a determinare uno schema infrastrutturale a pettine poggiato su un asse centrale costituito dalla Nuova Romea con la funzione di alleggerire la SS 309 dai traffici di attraversamento.

Il deposito GPL in val da Rio

Dai tanti ambiziosi progetti realizzabili e non, progetti in via di realizzazione e utopiche speranze, emerge, sembra dal nulla, un progetto che forse sarà il primo ad essere realizzato nonostante abbia subito trovato una diffusa e generale opposizione sia da parte della popolazione e da buona parte della nomenclatura politica. Si tratta della costruzione a punta Colombi, in Val da Rio, di un deposito di 9.000 metri cubi di Gpl. Per gli increduli la notizia sembra una barzelletta; per tutti gli altri che ci credono suona invece come un "pugno in piena faccia", come un oltraggio verso tutto quanto è stato enfaticamente elencato e descritto sopra. Qualche dettaglio e notizia ulteriore dal "Gazzettino "

del 18 giugno 2015 (Biolcati M.): “ A costruirlo sarà la Costa Bioenergie srl di Fidenza. Al porto di Chioggia arriverebbero due gasiere al mese. Le navi attraccerebbero a punta Colombi e il Gpl verrebbe trasferito nei bunker interrati. Quasi tutti i giorni a Val da Rio entrerebbero i camion cisterna per prelevare il Gpl e consegnarlo ai vari distributori (è previsto un cambiamento della viabilità e la costruzione di una rotonda per favorire le manovre dei mezzi pesanti). Una parte dello stoccaggio dovrebbe riguardare anche il gasolio. I bunker saranno tre, lunghi 60 metri e con una capacità di tremila metri cubi ciascuno. Anche l'amministrazione comunale solleva dubbi: «Sono perplesso - afferma l'assessore alle attività economiche e produttive Marco Dughiero - novemila metri cubi sono una quota decisamente importante e quindi, di conseguenza, è uno stoccaggio che ha comunque dei rischi: il Gpl è altamente esplosivo. L'intero iter di questo progetto non è passato dal Comune. Le autorizzazioni sono ministeriali e poi c'è stato un ok della commissione tecnica regionale per poi passare il tutto alla Provincia per quanto riguarda l'incidenza ambientale. La ditta assicura di avere tutte le autorizzazioni. Di certo andremo a fondo sulla questione per fare chiarezza”.....

Una voce di realismo e concretezza” fuori dal coro” sulla situazione attuale e futura del porto di Chioggia. Ancora un commento disinteressato sull ‘ Off Shore di Venezia.

Stralcio da una intervista del 23 marzo 2016, rilasciata dal Dott. Alfredo Calascibetta, Presidente del Comitato di Rilancio del Porto di Chioggia, a Daniele Zennaro, Direttore di Chioggia News 24 : Prospettive incerte, ma soprattutto tante criticità che vanno dalla costruzione dell’impianto di Gpl all’escavo dei canali. Su tutto la sensazione di uno stato di totale abbandono, in attesa di passare sotto le dipendenze di Venezia.

– Dottor Calascibetta, qual è lo stato attuale del porto?

“Oggi si attende l’arrivo dell’autorità portuale di Venezia, perché entro il 30 giugno, in base alla nuova legge voluta dal ministro Delrio, il Porto di Chioggia passerà sotto le dipendenze dell’attuale porto di Venezia: in pratica siamo in attesa di capire che fine faremo. Contiamo che Venezia ci dia un aiuto perché Chioggia ne ha bisogno, mentre oggi è in uno stato di totale abbandono e deve essere risollevato”.

– Tra le criticità c’è la costruzione dell’impianto di Gpl a Punta Colombi.

“Siano contrari come porto alla costruzione di questo impianto e faremo di tutto per far sì che non venga costruito, appellandoci a chi di dovere”.

– Quali rischi si corrono in caso di incidente?

“Come ho già detto durante un Consiglio Comunale, **9.000 mc di Gpl potrebbero spazzare via parte di Chioggia, Borgo San Giovanni ed i Saloni.** Questo potrebbe succedere, ci auguriamo naturalmente che non avvenga, anche semplicemente a causa di un errore umano. Avere un impianto del genere a 300 metri dalle abitazioni sarebbe davvero un disastro”.

– Qual è il suo parere sul porto offshore che, tra l’altro, per il momento sembra debba essere bocciato?

“Questo progetto non avrebbe portato granché a Chioggia, in quanto la situazione dell’offshore parla di contenitori e attualmente non si è strutturati per questa soluzione. Chioggia dovrebbe dotarsi di un impianto container con mezzi di sollevamento che al momento non ci sono. Inoltre muovere contenitori in continuazione comporta un aspetto negativo anche dal punto di vista dei costi, perché un contenitore non può essere spostato dieci volte. Chioggia non può ambire a fare traffici di contenitori tenendo conto che non ci sono i pescaggi necessari, se ne parlerà fra 4 o 5 anni, quando eventualmente si sarà dotato di tutte le strutture necessarie”

Tobia Costagliola

○*○*○*○*○*○*○*○*

NAVIGATORI DEL MARE E DEL PENSIERO

I Mondonauti e i “dati strani” di Antonio Pigafetta

Post scriptum di Silvestro Sannino sulla circumnavigazione di Magellano

Caro Decio, in relazione all'occhiello che hai dedicato ai Mondonauti nel precedente DL NEWS, poichè tra i tuoi lettori vi sono anche storici competenti che potrebbero avere delle perplessità sulle cose dette, per ora senza adeguate argomentazioni, ti invio un breve post scriptum in cui si fa riferimento al tema in questione. Tutta la faccenda è molto complessa per i risvolti politici implicati; ma i fatti parlano da soli anche se piccole variazioni dei punti di vista di vario ordine cambiano di molto la prospettiva etica e storica. Un abbraccio fraterno

Silvestro Sannino

P.S. Alcuni tra i principali “dati strani” di Antonio Pigafetta

Usciti dallo stretto, navigano verso nord e poi a ovestnordovest fino a Guam per 108 giorni incontrando solo due isolette disabitate; Pigafetta dice che facevano “ogni giorno cinquanta, sessanta e settanta leghe alla catena o a popa”. In realtà risulta, dal giornale di Francisco Albo che facevano circa 20/30 leghe al giorno. Se avessero fatto una media di sessanta leghe al giorno avrebbero percorso un cammino di oltre 6.000 leghe, pari a circa una circonferenza intera della Terra mentre essi avevano fatto meno della metà. Pigafetta dice ancora che dallo Stretto a Guam fecero oltre 4.000 leghe, dato non coerente con quello riportato prima ed in ogni caso molto superiore al cammino reale che risulta inferiore a 3.000 leghe. Ed ancora, all’arrivo a Siviglia Pigafetta dice di aver fatto un percorso complessivo di oltre 14.630 leghe mentre nel roteiro anonimo redatto da un altro membro dell’equipaggio la distanza totale risulta di circa 10.000 leghe, valore più verosimile e coerente col percorso fatto. Il Pigafetta riporta quindi un dato errato di circa il 50%, inconcepibile per la pratica nautica del tempo.

Nel percorso dallo Stretto a Guam viene tagliato l’equatore alla longitudine di 162° W, secondo il Giornale di Albo; Pigafetta riporta un valore di 167° W ed afferma che Magellano riteneva di trovarsi già nei paraggi delle Molucche; affermazione riportata anche dal savonese Leon Pancaldo nel suo roteiro mentre in realtà mancavano ancora circa 70° di longitudine da percorrere, pari a 1225 leghe e quindi oltre 4.000 miglia nautiche! Magellano, nella sua membranza inviata a Re Carlo V prima della partenza da Siviglia, aveva indicato una posizione delle Molucche appena di pochi gradi oltre la linea di demarcazione, nella zona di influenza della Spagna, e qui invece si sbaglia di circa 70° !

Dal punto di intersezione della rotta con l’equatore fino a Guam Pigafetta dice che hanno percorso 270 leghe, pari a circa 15° in longitudine, che aggiunti ai 167° di tale punto di intersezione fanno 182° W. In realtà Guam si trova in 220° W e quindi Pigafetta ha fatto sparire oltre 30° di longitudine rispetto al suo dato precedente mentre Albo riporta dati in coerenza con la realtà, a meno degli errori tipici dell’epoca che in questo caso sono molto bassi per le condizioni favorevoli in cui si è svolta la navigazione dopo l’uscita dallo Stretto.

Da Guam alle Filippine (siamo ormai alle longitudini delle Molucche) Pigafetta dice di aver fatto 300 leghe, pari a circa 17° in longitudine; qui egli fornisce un valore della longitudine di 207° W mentre per essere coerente col dato di Guam avrebbe dovuto indicare 199° W. Ora la linea di demarcazione stabilita dal Trattato di Tordesillas passava a 227° W: le terre a oriente di tale linea appartenevano alla Spagna, quelle a ponente invece al Portogallo. Quindi, secondo i dati di Pigafetta essi si trovavano in zona di influenza spagnola. Ed in tale zona ricadono tutti i dati successivi forniti da Pigafetta nelle varie isole toccate tra le Filippine, il Borneo, le Molucche e Timor. Alla partenza da Timor sulla nave Victoria e fino all’arrivo a Siviglia Pigafetta non indica

più la longitudine e quindi non emerge l'incoerenza dei suoi dati.

Il giornale di Albo fornisce per l'isola filippina di Homobubu un valore di 236° W e quindi ricadente nella zona portoghese; e tutti gli altri valori indicati o desunti dalla derrota di Francisco Albo fanno cadere i luoghi in zona portoghese.

Ora il giornale di Albo è stato pubblicato solo agli inizi del XIX secolo mentre quello di Pigafetta ebbe una larga diffusione fin dal suo arrivo in Siviglia. Le conseguenze politiche furono di grande rilievo e tutti gli altri giornali di bordo non trovati fanno sospettare che le ragioni politiche fecero orientare verso precise scelte della ricostruzione dei fatti.

N.B. Per comodità tutte le longitudini sono riferite al sistema attuale, vale a dire al meridiano di Greenwich.

Silvestro Sannino

Navigatori normanni

Erik il rosso

“Erik il rosso”, nato in Norvegia nel 940 circa, condottiero e navigatore normanno, dopo aver raggiunto la Groenlandia, vi fondò un insediamento nordico secondo l'omonima Saga. Erik, nato nel distretto Jaeren nella Contea di Rogaland, era figlio di Thorvald Asvaldsson, per cui, secondo la patronimia, venne e viene pure chiamato Erik Thorvaldsson. Rosso per il colore dei suoi capelli. Venne esiliato per un omicidio, nel quale era implicato pure suo padre, per cui dovette fuggire in Islanda, stabilendosi sulla costa occidentale, ma, a causa di un nuovo omicidio, intorno al 982 venne esiliato per tre anni dall'isola.

Con la sua famiglia ed alcuni coloni si avventurò alla ricerca di isole che i pescatori islandesi supponevano trovarsi a nord-ovest, e nel 985 approdò sulla costa sud della Groenlandia. Scaduto il bando dell'esilio di tre anni, volle tornare in Islanda alla ricerca di altri coloni, descrivendo la nuova terra Groenlandia – Green land- , come una terra verde e rigogliosa. Si formò una spedizione con 25 navi, ma solo 14 di esse giunsero a destinazione. I nuovi coloni si impiantarono nei fiordi sud-occidentali dell'isola (Osterbygd), mentre Erik si stabilì nel fiordo di Brattahild (nei pressi di Julianehaad), che, in seguito, essendo divenuto Erik il capo della comunità, prese il nome di Eriksfjord. Il figlio Leif fece convertire i coloni della comunità al Cristianesimo, ma Erik il padre si rifiutò di convertirsi rimanendo seguace del paganesimo nordico. Erik il rosso e sua moglie Thjodhidr ebbero 4 figli: una femmina

Freydis e tre maschi Leif Erikson, Thorvaldr Eriksson e Thorsteinn, tutti esploratori. Nonostante che Leif Erikson non fosse stato il primo vichingo ad aver avvistato il continente nord-americano, divenne comunque il primo ad aver esplorato il “Vinland”- terra del vino-, parte settentrionale dell’attuale New Foundland (Terranova). Leif chiese a suo padre di continuare le esplorazioni con lui, ma Erik cadde da cavallo e lasciò che suo figlio continuasse da solo i suoi viaggi. Morì intorno al 1010, ma il figlio Leif seppe della morte del genitore solo al suo ritorno in Groenlandia. L’altro figlio Thorvald, perse la vita dopo essersi scontrato con degli indigeni mentre risaliva il San Lorenzo – attuale Canada francese. Nel 1961 il racconto della scoperta del New Foundland da parte dei vichinghi, sino ad allora ritenuto fantastico e leggendario, venne confermato in seguito alla scoperta di alcune tombe vichinghe del XI secolo a L’Anse aux Meadows – Baia delle meduse – Anse aux Meadows National Historic Site – Patrimonio mondiale dell’Umanità, nella parte più settentrionale dell’isola di Terranova. Infatti nel 1960 l’ esploratore norvegese Helge Ingstad con sua moglie l’ archeologa Anne Stine scoprirono i resti di un antico villaggio vichingo.

(ricerche di Ugo Doderò)

MATERIE PROFESSIONALIZZANTI SENZA CULTURA UMANISTICA ?

Gentile Decio Lucano,

accompagno il mio consueto scritto in allegato con poche note riguardanti Bertrand Russel. Questo illustre filosofo e letterato non intende l'ozio come il "dolce far niente", ma come tempo libero.

Si riferisce al fatto che la mancata libertà che un lavoro quotidiano, spesso estremamente logorante, di lungo orario, non permetterebbe di avere spazi sufficienti da dedicare all'apprendimento ed a maggiori esperienze in più ambiti che elevino le persone non solo nel campo strettamente professionale.

Ciò ha suscitato in me una perplessità che già mi aveva dato pensiero in precedenza, leggendo i lunghi, vivaci dibattiti sui DL News riguardanti l'insegnamento nei vari, nuovi cursus professionali per la gente di mare.

Don Gallo in una conferenza, ci disse, per fare un esempio della valenza delle materie umanistiche, che la conoscenza della storia dell'arte avrebbe potuto addirittura impedire a qualcuno l'iniziazione ai paradisi artificiali perchè avrebbe significato conoscere la vera bellezza ovunque fosse e gioirne.

Già l'Istituto Nautico dedicava, e probabilmente dedicherà ancora, un maggior numero di ore di studio a materie strettamente professionali e meno ore a materie

più specificamente umanistiche, e a quelle scientifiche non strettamente professionali.

Le ore di studio nei nuovi corsi, universitari o no, saranno, a quanto si può supporre, totalmente dedite alle materie inerenti alla preparazione professionale degli allievi. Questi giovani acquisirebbero dunque, durante il loro unico, lungo, nuovo corso di studi, una cultura del tutto professionale: ciò potrebbe o dovrebbe essere motivo di riflessione... Questa lettera è privata, come se fosse l'argomento di una chiacchierata fra me e lei. Non so che valore potrebbero avere queste mie riflessioni, ma ha parlato l'insegnante che è in me...

Carla Mangini

Carissima Carla Mangini con la sua autorizzazione l'abbiamo invece pubblicata perchè contiene esperienza, sensibilità e cultura che non dovrebbero mai mancare nella scuola.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

BERTRAND RUSSEL, 1872 - 1970 Filosofo, scrittore, matematico inglese, nel 1950 premio Nobel per la Letteratura.

Dal cap. I° di "ELOGIO DELL'OZIO" ("The praise of Idleness" 1935)

"Il mondo è pieno di gruppi rabbiosamente concentrati in se stessi, ciascuno incapace di considerare la vita umana nel suo insieme, ciascuno smanioso di distruggere la civiltà piuttosto di arretrare di un passo. Una istruzione tecnica non riuscirà mai a fornire un antidoto a tanta ristrettezza di vedute. L'antidoto, in quanto riguarda la psicologia individuale, la si può trovare soltanto nella storia, nella biologia, nell'astronomia, in tutti quegli studi, che senza intaccare il valore della personalità, consentono all'individuo di vedere se stesso nella giusta prospettiva. Ciò che occorre non è questa o quella nozione specifica, ma una cultura che permetta di comprendere il perchè della vita umana. E' dalle vaste percezioni sommate alle emozioni impersonali che nasce la saggezza..."

FINE