

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

Il 5 X mille a 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

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

L'ALTANELANTE RIPRESA DEI NOLI E L'ENIGMATICA ECONOMIA CINESE

Londra - *Il valore della portarinfuse si sta alzando esponenzialmente in parallelo all'incremento della domanda partito con la ripresa del settore iniziata nel 2017. La crescita della domanda della Cina ha spinto verso l'alto anche il valore delle navi sia nelle nuove costruzioni che nel mercato di seconda mano... (da TheMediTelegraph).*

Decio ancora una volta qualcosa di cui abbiamo già parlato.

Infatti con il numero 8 Controplancia evidenziava un mercato delle rinfuse 2017 in debole e altalenante ripresa (ma pur sempre ripresa) in controtendenza rispetto ai fiumi di parole spesi a fine 2016 quando allora si prospettava il rallentamento della locomotiva cinese. Dicevamo allora, buone notizie ma attenzione ad evitare un decollo brusco che provochi lo stallo, demolizioni in diminuzione, nuove costruzioni in aumento e l'auspicato bilanciamento domanda/offerta che si allontana..

Riguardo al pianeta Cina alcune considerazioni:

-già nel 2007 l'ex premier Wen Jiabao definiva l'economia cinese «instabile, squilibrata, scoordinata e insostenibile». Era vero allora ed è ancora più vero oggi. L'integrazione del sistema finanziario cinese nell'economia mondiale è gravida di grandi novità e grandi pericoli. La scommessa cinese di sviluppo economico e sociale secondo Hu Angang, direttore del Center for China studies della prestigiosa Università Tsinghua si gioca ora su molti e importanti campi:

- La crescita economica: il PIL quadruplicato prima del previsto.
- Potenziamento strutturale: transizione verso la post-industrializzazione
- Il secondo più grande consumatore del mondo: il consumo è diventato il più grande motore dello sviluppo economico nazionale. La Cina ora è al secondo posto in termini di mercato di consumo riducendo, con oltre l'8 per cento sul totale mondiale della spesa per consumi, il divario con gli Stati Uniti.

- **Innovazione:** Lo sviluppo esplosivo dei prodotti di proprietà intellettuale ha fornito un sostegno potente alla crescita innovativa dell'economia cinese. Nei primi sette mesi del 2016, la quantità di brevetti autorizzati è cresciuta del 49,5 per cento. Più di 500.000 brevetti dovrebbero essere autorizzati nel 2016, un record assoluto

Mai raggiunto prima dagli altri paesi.

- **Imprenditoria e occupazione:** Nel primo trimestre del 2016, la Cina ha creato 10,67 milioni di posti di lavoro nelle aree urbane. Il numero è destinato a superare i 13 milioni entro fine anno. Il tasso di disoccupazione è stato del 4,04 per cento alla fine del terzo trimestre, portando la Cina al livello delle maggiori economie mondiali con il tasso di disoccupazione più basso.

- **Reddito dei residenti, riduzione della povertà:** nei primi tre trimestri del 2016, il reddito disponibile pro capite dei residenti urbani e rurali ha continuato a crescere in termini reali del 5,7 e del 6,5 per cento rispetto al trimestre precedente. La crescita del reddito disponibile pro capite dei residenti rurali ha superato quello degli abitanti delle città. Nel 2016, la Cina ha pubblicato un piano di riduzione della povertà per il periodo coperto dal 13 ° piano quinquennale. Più di 50 milioni di poveri sono stati tutti registrati. Ci si aspetta che più di 10 milioni di persone usciranno dalla povertà entro la fine dell'anno 2016, pari a un quinto dell'obiettivo fissato dalla comunità internazionale di sollevare 50 milioni di persone dalla povertà ogni anno.

- **Protezione dell'ambiente, accelerare lo sviluppo verde:** nei primi tre trimestri del 2016, il consumo di energia per unità di PIL è diminuito del 5,2 per cento anno su anno e le emissioni di carbonio del 6 per cento, permettendo di raggiungere prima del previsto l'obiettivo fissato per l'intero anno. Lo scarico di sostanze inquinanti chiave, tra cui la domanda chimica di ossigeno, nitrato di ammonio, biossido di zolfo e ossinitriti, ha continuato a diminuire. Inoltre, la produzione di carbone è diminuita del 10,5 per cento anno su anno, rendendo importanti contributi alla riduzione globale delle emissioni di carbonio. (Ma allora perchè la Cina sta costruendo una flotta di rompighiaccio polari alcuni dei quali a propulsione nucleare?)

- **Going out, investimenti esteri diffusi:** Nei primi tre trimestri del 2016, gli investimenti esteri diretti in Cina ammontavano a 134.200.000.000 dollari, in crescita del 53,7 per cento anno su anno e raggiungendo 160 Paesi e regioni di tutto il mondo. La Cina è diventata uno dei più grandi investitori stranieri nel mondo. (Presto tutto in continente africano sarà “made in China”)

Tutto questo secondo il parere dello studioso cinese....

Recentemente il Sole 24 ore pubblicava “Finanziariamente, la Cina è il «Selvaggio Est». Ricordiamoci cosa ha combinato il «Selvaggio West» negli ultimi cento anni: la Grande Depressione e la Grande Recessione sono nate dall'interazione tra una finanza a guida statunitense e l'economia globale. Considerando i suoi squilibri macroeconomici e i suoi eccessi finanziari, la Cina potrebbe scatenare un caos finanziario di proporzioni identiche o addirittura maggiori.”

Il 2016 è l'anno in cui la Cina è diventata un partecipante a pieno titolo nella governance globale. Si stima che il contributo della Cina all'economia mondiale inciderà per più del 30 per cento, consolidando il suo status come il più potente motore della crescita economica globale. Basta questo unico dato a rendere l'idea della valenza con cui qualsiasi cambiamento da parte della Cina possa colpire nel bene e nel male il resto dell'economia globale.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*

Drilling Tower Tow

Su Sky, ogni venerdì sera alle 22.05 hrs , c'è un nuovo programma che riguarda i maggiori sinistri marittimi. Lo guardo volentieri perché è un aiuto alla mia “morente” attività di perito. Ho detto morente essendo per me questa professione oramai nella parabola

discendente. Il fatto mi consuma l'anima!!

Tuttavia devo dire che nel fare il perito mi si è acuito lo spirito critico ed è logico . Per fare il perito bisogna essere molto critici . Sere or sono, vidi l'incidente occorso ad una grossa piattaforma petrolifera nel Mare del Nord. Le dimensioni : 70 x 70 mt per 40 di pescaggio. Incidente del Luglio 2016. Fu presa a rimorchio in un porto della Norvegia occidentale da uno dei soliti rimorchiatori d'alto mare olandesi. Hanno decenni di esperienza in questo settore. Era diretta alla demolizione, quindi molto vecchia.

Naturalmente dovendo andare a Sud passò tra le isole Orkney e Shetland , quindi virò per SW per passare ad occidente delle isole Ebridi. Che brutti mari !! Li conosco bene. Posso dire che tutta la malvagità di quei mari è espressa dalla presenza metafisica di Rockall. Un alta isola/scoglio molto al largo che si erge dal fondo protendendosi fuori acqua con coste verticali alte alcune decine di metri. Volli vederlo da vicino una volta e poi decisi che in quei passaggi dovevo metterci molta acqua tra me e lui. Questo sinistro scoglio sembra l'emblema marittimo del diavolo. Dico la verità: Me lo sono sognato anche di notte !

Il mare si sa è crudele, anche di Luglio in quelle latitudini si può incattivire. Pare che il tempo cattivo era stato previsto e preso in considerazione . Ne seguì la rottura del cavo di rimorchio e la piattaforma andò alla deriva.

Forse la rotta scelta passava troppo vicino alla costa delle isole Ebridi. Finì sugli scogli.. Nel documentario non fanno vedere la traiettoria. Il buon senso richiede . con certi rimorchi, di stare il più lontano possibile dalle coste per avere più tempo possibile , in caso di rottura, di sostituirlo.

Per dare un buon giudizio bisognerebbe conoscere tutti i dettagli che io non ho , però la mia critica è rivolta a chi diede il permesso di far partire il rimorchio con a bordo della piattaforma alcune centinaia di metri cubi di gasolio nelle cisterne che logicamente sono in basso sotto la linea di galleggiamento.

Gli scogli aprirono delle falle quindi pollution. Sul posto dovettero convergere mezzi antinquinamento, elicotteri, potenti rimorchiatori, sommozzatori, trasporto di grossi compressori da issare a bordo della piattaforma per mettere in pressione le cisterne diesel (dopo aver tamponato le falle), tante operazioni da fare alla svelta in attesa della più alta marea di quel mese. Riuscirono a pompare tutto il gasolio e a disincagliare la piattaforma. Ma vi immaginate quanti quattrini e preoccupazioni costò l'aver lasciato a bordo il gasolio ?? Io mi sono veramente meravigliato che l'autorità marittima abbia rilasciato il permesso e che i dirigenti della piattaforma stessi ed il comandante del rimorchiatore non abbiano pensato al rischio a cui andavano incontro. Ai giorni nostri con tutti gli esempi che ci sono stati NON DOVEVA SUCCEDERE.

Con tanti saluti Capt. Gaetano Mortola

○*○*○*○*○*○*○*○

GLI SCAFI IMBRATTATI DAI WRITERS UFFICIALI DELLE COMPAGNIE
IL CONFRONTO CON L'ELEGANZA E IL DISEGNO CROMATICO DEL PASSATO

"LIVREE E CIMINIERE"

di Francesco Pittaluga

Fin dai tempi dell'esordio della marineria a vapore a metà del secolo diciannovesimo, si è sentita l'esigenza di caratterizzare l'immagine delle varie compagnie di navigazione, che via via si formavano, anche grazie alla componente cromatica

di scafi e ciminiere che le varie unità avrebbero portato sui mari e nei porti da esse frequentati. Ad un primo tempo di scafi prevalentemente neri e sottili fumaioli dello stesso colore, in cui ci si affidava quasi esclusivamente alle sole bandiere sociali quali veicolo di differenziazione, con la proliferazione delle società ed il progredire dell'ingegneria e del "design" navale si arrivò all'applicazione di colori diversi per gli scafi e di precisi disegni per le ciminiere, che in breve diventeranno i segni distintivi delle rispettive compagnie di appartenenza. Come al solito i primi o quasi ad arrivare a ciò saranno gli Inglesi, con il particolare colore rosso tenue dei fumaioli della "Cunard Line" per la quale si conierà addirittura il termine "Cunard-orange" o il "blue lavender" o il "biscuit" per gli scafi di "Union Castle" e "Orient Line" tanto per limitarci a questi soli tre esempi. Anche in Italia, patria del gusto e della diversificazione, si arrivò presto a ciò: famosi a cavallo di '800 e '900 i fumaioli giallo-oro con la stella rossa de "La Veloce", le ciminiere rosse con stella bianca della "Transatlantica Italiana", quelle più serie nere con banda centrale bianca della "Navigazione GEnerale Italiana" oppure i colori del "Lloyd Sabauda" che riprendevano adattandoli quelli propri dell'allora casa regnante. E ciò per citarne solo alcuni senza dimenticarci quelli più vicini a noi, dal bel tricolore nazionale portato per un cinquantennio dalle ciminiere delle unità della "Società Italia" al giallo con banda azzurra del "Lloyd Triestino" al glorioso Leone di San Marco vessillo dell' "Adriatica di Navigazione". Gli scafi poi, con qualche predilezione britannica per i colori sovracitati e qualche digressione in un verdolino poco convincente, in linea di massima sono sempre stati o bianchi o neri con compagnie che ne diversificavano l'attribuzione a seconda delle aree geografiche interessate dai propri collegamenti: è questo il caso della già menzionata "Società Italia" che, fino all'introduzione delle gemelle "Michelangelo" e "Raffaello" a metà degli anni '60, prevedeva uguali colori sulla ciminiera per tutte le sue navi ma livrea nera con bordo rosso per i transatlantici diretti al Nord America e tutte le navi da carico e invece scafo bianco con bande verdi per le unità adibite alle linee sudamericane. Passando all'armamento privato, popolarissima sarà la ciminiera azzurra con la grande stella bianca della "Flotta Lauro" con le sue "Navi Blu" "Achille" e "Angelina Lauro", la "Esse" bianca inserita nella grande "O" della "Grimaldi-Siosa Line", la "V" blu in campo giallo della "Sitmar" e la "C" dei "Costa" che vediamo ancora, anche se leggermente mutata nella grafica e non più virgolettata, sulle odierne mega-navi da crociera della Compagnia. Attualmente colori e insegne si sprecano, non solo nel campo passeggeri ma anche nell'ambito delle flotte più squisitamente mercantili, con risultati ora apprezzabili ora meno. Se sono accettabili nuove configurazioni più aderenti ad un "design" e ad una grafica moderna, a mio modesto avviso certe proposte risultano un pò azzardate. Mi riferisco alle grandi bocche rosse sulla prua di un'importante gruppo crocieristico europeo e a nuove livree introdotte recentemente da alcune società britanniche, entrate anch'esse nel gruppo Carnival, che non rispettano più una certa tradizione pluridecennale che, anche nei colori adottati, dovrebbe continuare a tenere presente filologicamente un passato prestigioso che non è giusto cancellare con un colpo di vernice, è il caso di dirlo. In Italia fortunatamente non siamo ancora giunti a questo: la "Costa Crociere", pur facendo anch'essa parte della "Carnival" da anni, ripropone più o meno fedelmente l'immagine cromatica del passato come pure la "MSC Crociere", che dovrebbe perpetuare idealmente il ricordo di quella che è stata la "Flotta Lauro" già citata, pur facendo peraltro battere alle sue unità bandiera panamense, ricalca nei colori l'eleganza e la sobrietà che sono sempre state proprie al nostro naviglio commerciale. Un appunto semmai sui nomi, laddove a fronte degli antichi prestigiosi nomi storici o geografici o, nel caso degli armamenti privati, di famiglia, si è optato per tutta una serie di "Fantastica", "Magnifica", "Splendida", "Favolosa", "Deliziosa", "Magica", "Divina" e via dicendo che, mi sia consentito, più che nomi di navi evocano gli appellativi delle...ospiti di quelle case, chiuse a suo tempo dalla Senatrice Merlin. Il danno più grosso è stato fatto però nel campo dei traghetti, gli attuali

grandi "Cruise-Ferries" che il nostro paese può vantare e costituiscono l'ossatura degli odierni collegamenti marittimi del Mediterraneo. Con la "Grandi Navi Veloci" che ha sostituito di recente una bella livrea tradizionale con un logo che è ben visibile da lontano ma risulta alquanto confuso quando le navi sono alla banchina; con i traghetti della "Moby Lines" che per intuibili ragioni commerciali adottano da sempre paperini, topolini, gatti silvestri e compagni che tanti troveranno divertenti ma che personalmente ritengo molto discutibili. Per approdare agli ultimi obbrobri della "Tirrenia", ormai facente parte dello stesso gruppo armatoriale di cui sopra, con le livree alla "Batman" con tanto di pipistrello nero sulla ciminiera. Di primo acchito l'unità interessata (un mega-traghetto della classe "Sharden") ricorda con ciò il vessillo delle antiche navi-pirata: in attesa quindi di un nuovo "teschio nero" chiudo questa mia considerazione, auspicando l'istituzione di una commissione che, come nel campo delle Belle Arti, disciplini anche in questo settore le scelte sempre più azzardate di compagnie e armatori. Capisco che il mondo dello "Shipping" ha oggi problemi maggiori da gestire, ma... anche l'occhio, oltre alla tradizione, vorrebbe la sua parte. O no? Ai lettori l'ardua sentenza e grazie.

Francesco Pittaluga (console de "A Compagna, ingegnere aeronautico, storico aeronavale)

Optimal use of technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning"

TRIESTE Alla Centrale Idrodinamica in Porto Vecchio a Trieste, con patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, 19 maggio pv !dalle 9 alle 13 - nel contesto del decimo European Maritime Day - parliamo di..."Optimal use of technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning"

Partecipano: OGS, Area Marina Protetta di Miramare, Trimble Italia, Applanix, Superelectric, AdSP e Comune di Ts
S. Bisiani - MarineLab

ing. Sergio Bisiani mobile: +39 334 1216100 e.mail: sergio.bisiani.sb@gmail.com

SEATEC: LA TECNOLOGIA NAVALE CRESCE SOLO SE SINERGICA

CARRARA. Si è svolta tra il 19 ed il 31 Marzo a Carrara, la quindicesima edizione SEATEC, rassegna internazionale tecnologie subfornitura e design per imbarcazioni, yacht e navi. La mostra era in diretta concomitanza con la nona edizione COMPOTEC, rassegna internazionale compositi e tecnologie correlate creando, di fatto, una intesa sinergica nell'ambito delle costruzioni e del refitting navale.

Articolata su tre padiglioni del complesso fieristico di Carrara, hanno partecipato alla kermesse oltre cinquecento aziende del settore che hanno portato le loro novità nello specifico settore di competenza.

Di fatto, in ambito generale, non poteva non rappresentarsi una sempre maggiore cura nel rispetto dell'ambiente nonché una sempre maggiore semplificazione delle apparecchiature elettroniche di bordo e di ausilio alla navigazione nonché una ricerca evolutiva sia sotto il profilo stilistico che di ottimizzazione, nello sviluppo degli interni e dell'allestimento globale delle imbarcazioni.

Durante la manifestazione si sono svolte una serie di conferenze che spaziavano dalla

sostenibilità della nautica nei nostri giorni, all'utilizzo dei motori elettrici e del dual purpose nonché sulla propulsione del futuro passando ad altri interventi che hanno ripreso il campo conoscitivo dallo studio dei nuovi materiali compositi al monitoraggio degli stessi costruzioni durante.

Una rassegna quindi meno appariscente, sotto il profilo espositivo rispetto al classico boat show ma, verosimilmente, più inerente per gli addetti ai lavori che, quotidianamente, devono confrontarsi con le nuove soluzioni tecnologiche sia per rimanere in passo con i tempi, sia per evitare costruzioni cantieristiche già obsolete in fase di commessa.

Sante Tani

EMSA Newsletter aprile 2017

In this issue: Capacity building workshop targets needs of national authorities; Sharing best practices on RO monitoring on international arena; EFCA, Frontex and EMSA strengthen cooperation on coast guard functions; Copernicus Maritime Surveillance tested in search and rescue exercise; Recently published 'Outlook 2017' presents Agency's upcoming activities concisely and visually.

"Additive Manufacturing in campo Navale e Nautico"

Seminario realizzato da ATENA Lombardia con la collaborazione del Politecnico di Milano e dell'Ordine degli Ingegneri della provincia di Milano.

Grazie a questo nuovo aspetto organizzativo gli Ingegneri iscritti all'Albo potranno avere almeno 3 crediti formativi. Il seminario si terrà presso: Politecnico di Milano Campus Bovisa, Via Candiani 72, Aula F.lli Castiglioni ' il 17 maggio con inizio alle 9.30 presso il Politecnico di Milano.

Argomento: "Additive Manufacturing in campo Navale e Nautico"

I relatori, in considerazione del fatto che è in programma l'acquisizione di crediti formativi, sono tutti di estrazione tecnica.

Per motivi organizzativi è comunque richiesta l'iscrizione con una email all'indirizzo del Segretario della ATENA Lombardia:

Fausto Corradini <fausto.corradini@imlmotori.it>

Dott. Bruno Della Loggia

Presidente ATENA Lombardia cell. 338 8040 550

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

I TESTIMONI INVISIBILI DELLA STORIA

"Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo"

di Luca Lo Basso,

Commento di Stefano Briata alla presentazione del libro

GENOVA Per iniziare ritengo giusto fare un ringraziamento al Cap. Gaetano Mortola per avere apprezzato un mio articolo sulle infrastrutture in Liguria.

Il libro di Luca Lo Basso, "Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII

secolo”, Carocci Editore, euro 20, dopo essere stato presentato a Camogli sabato 1° aprile, il giorno 10, ha avuto un altro teatro, e cioè l’Istituto Nautico San Giorgio di Genova, in Darsena. Ringraziando il Prof. Wladimiro Iozzi per l’accoglienza, ed organizzatore dell’evento, i protagonisti principali sono tre professori universitari, il Prof. Antonio Musarra, Luca Lo Basso e il Prof Emiliano Beri; gli ultimi due sono dell’Univesità di Genova. Il Prof. Musarra è stato moderatore dell’evento, presentando in modo interessante l’autore del libro Prof. Lo Basso e il Prof. Beri. Prima della presentazione del libro c’è stata l’introduzione di Francesco Boero, presidente dell’Associazione Ex Allievi del Nautico di Genova, che ha accolto con piacere i numerosi parrtecipanti e gli allievi dell’istituto ivi presenti all’evento.

Luca Lo Basso, autore del libro, è professore associato di Storia Moderna all’Università di Genova e direttore del Laboratorio di Storia Marittima e Navale (NaviLab), è specialista di Storia Marittima e studioso in particolare degli aspetti sociali ed economici relativi al mondo del lavoro marittimi nel Mediterraneo dell’età moderna (da fine ’400 all’epoca napoleonica). Il libro lo ha dedicato al padre, Capitano Giuseppe e a chi ha lavorato con lui sul mare per più di 50 anni. Il libro inizia con un capitolo dedicato al Ritratto di ignoto marinaio di Antonello da Messina, eseguito tra il 1460 e il 1470, conservato al Museo di Mandralisca a Cefalù. Si prosegue con il Prof. Beri, che ha spiegato come e dove ha effettuato le ricerche per scrivere il libro iniziando dai Magistrati del Mare di Genova, ed effettuando ricerche presso archivi in Spagna, Italia e nel Midi Francese (Marsiglia e Nizza).

La presentazione del libro si è focalizzata su due argomenti descritti nel libro stesso, oltre al citato dipinto di Antonello da Messina: Diventare padroni e capitani: elezione, selezione, istruzione, e una Vita da capitano: Nicolò Campanella.

Il capitolo Diventare padroni e capitani, nel poco tempo a disposizione, il racconto è stato molto chiaro e fruttuoso, perché ha spiegato come i candidati Capitani ottenevano il brevetto marittimo per navigare, che agli occhi di oggi sembra semplice ma non è affatto vero, perché il candidato doveva superare alcune prove davanti ad una commissione formata da capitani anziani. Nello stesso tempo, a differenza di oggi, i Capitani erano anche proprietari unici, o in società, del vascello. Di Nicolò Campanella il racconto è stato interessante, perché ha spiegato quali erano le caratteristiche di questo capitano e per chi aveva navigato.

Alla fine della presentazione ci sono stati gli interventi del pubblico, e tra tutti merita, in tutta sincerità, di essere citato quello del Prof. Wladimiro Iozzi. Egli, lodando il libro, e gli argomenti trattati, e soprattutto incitando e sostenendo i docenti e i ricercatori del NaviLab a continuare le loro ricerche, ha voluto ricordare la Genova marittima dove fino agli anni ’70 del ’900 i marittimi li incontravi e li vedevi facilmente in Piazza Banchi, a Genova, alla ricerca di un imbarco. Non ha trascurato i problemi attuali della gente di mare tra corsi per ottenere il patentino da ufficiale e corsi di aggiornamento dei comandanti e direttori di macchina.

Stefano Briata

ASSICURAZIONI MARITTIME

Lo stillicidio dei sinistri parziali e l’incognita dell’off shore e delle meganavi

AMBURGO. Il 2016 è stato un anno in chiaro scuro per il settore delle assicurazioni marittime, con alcuni elementi positivi cui però si sono affiancati altrettanti segnali d’allarme. Lo scenario è stato ampiamente analizzato durante in occasione dell’ultimo annual meeting della dalla International Union of Marine Insurance (IUMI), svoltosi recentemente ad Amburgo, durante il quale l’associazione ha fatto il punto sui principali trend del settore, evidenziando innanzitutto un incremento dei sinistri che hanno coinvolto navi di grandi dimensioni.

Dopo anni di decremento dei major claims, le statistiche a partire dal 2015 sono tornate a crescere, e l'inversione di tendenza è stata confermata anche nel 2016. Continua invece a calare il numero delle perdite totali e in generale è diminuito anche il numero complessivo delle richieste di rimborso, ma il loro valore unitario è invece aumentato.

Tra le cause dei total loss in testa restano gli eventi climatici, mentre sembrano essere sensibilmente aumentate le perdite totali dovute a guasti meccanici, situazione che potrebbe avere – secondo IUMI – un impatto negativo sul valore degli asset navali. Seguono poi, stabili, incendi ed esplosioni.

Ma a preoccupare gli assicuratori marittimi è anche e soprattutto il settore dell'energia: la crisi internazionale dell'offshore ha ridotto notevolmente gli investimenti in nuove infrastrutture e in attività di perforazione subacquea sono crollati, riducendo il già contenuto ammontare dei premi raccolti in questo filone di business. L'unico spiraglio positivo arriva dal buon livello di attività in USA, dovuto all'estrazione di shale oil e shale gas.

Alcuni profili di rischio potrebbero poi derivare dalla riattivazione di drilling rig e altre tipologie di piattaforme, che – con una possibile ripresa del comparto – dovessero tornare ad operare dopo anni di inattività, con potenziali malfunzionamenti dovuti anche alla riduzione dei budget dedicati alla manutenzione dei mezzi.

Inoltre, fa notare IUMI, l'attuale basso livello dei noli di mercato dei mezzi offshore, ha ridotto il valore degli asset comportando una parallela riduzione del valore assicurativo degli stessi.

Per ciò che riguarda invece il trasporto marittimo di container, le nuove sfide risiedono nella sempre maggior capacità delle navi: una Ultra Large Container Carriers da 20.000 TEUs trasporta una quantità di merce il cui valore mediamente può sfiorare il miliardo di euro, esponendo notevolmente i sottoscrittori che assicurano il carico. Discorso analogo per le movimentazioni portuali, che anche in questo caso sottopongono gli assicuratori delle merci ad una crescente pressione, specie in Cina dove il valore delle merci movimentate può arrivare a 1,6 miliardi di dollari al giorno a Shanghai, 681 milioni a Shenzhen, 477 milioni a Tianjin, richiedendo agli underwriters uno sforzo enorme in caso di danni ai carichi, disastri, incidenti o esplosioni (come avvenuto a Tianjin nel 2015).

“I rischi marittimi continuano ad aumentare sia per dimensione che per complessità, ed è fondamentale che i sottoscrittori comprendano appieno il potenziale rischio che sono chiamati ad assicurare. E' positivo vedere una diminuzione dei total loss, ma bisogna monitorare con attenzione l'aumento delle altre tipologie di sinistro marittimo” ha commentato Donald Harrell, Presidente del comitato IUMI Facts & Figures.

“Il settore offshore continua a trovarsi di fronte a sfide impegnative, in un contesto che potrebbe ancora peggiorare prima di iniziare a migliorare. Senza contare che mentre i rischi rimangono invariati, i premi raccolti si sono ridotti. Come assicuratori, dobbiamo continuare a innovare e a offrire coperture competitive che siano in grado di garantire che i traffici marittimi possano continuare senza interruzioni”.

(Da Ship2Shore 12 aprile)

CANTIERISTICA

PALUMBO GROUP ANNUNCIA L'INGRESSO UFFICIALE NEL SYBAss IN OCCASIONE DEL PROPRIO 50° ANNIVERSARIO

Palumbo Group è lieto di annunciare il suo ingresso ufficiale nel SYBAss (Superyacht Builders Association). L'importante traguardo giunge esattamente a cinquant'anni dalla nascita di Palumbo che iniziò, infatti, la sua attività come carpenteria di supporto al mercato

locale di riparazione navale proprio nel 1967.

Oggi Palumbo Group, caratterizzato da un forte approccio familiare, è tra i principali protagonisti mondiali nel mondo dello yachting e della cantieristica navale. La sua reputazione nel mondo degli yacht di lusso continua a crescere sia nell'ambito della costruzione sia in quello del refitting e delle riparazioni.

Grazie a sette cantieri nel Mediterraneo e nell'Est Atlantico, una sede di rappresentanza a Monaco e a un team di qualificati professionisti, Palumbo Superyachts (divisione Refit e Repair) è in grado di offrire supporto alla propria clientela con un'ampia gamma di servizi integrati e puntuali. In particolare, la divisione "new build" che ha operato col marchio Columbus Yachts dal 2008, ha recentemente accolto ISA Yachts nel gruppo, uno dei brand internazionali più famosi nell'industria dei superyacht.

"Essere diventati membri del SYBAss", ha dichiarato Giuseppe Palumbo, CEO di Palumbo Group, "rappresenta un risultato che premia la passione e la determinazione che hanno caratterizzato i nostri 50 anni di attività, così come l'attenzione e gli alti standard che perseguiamo nell'interesse dell'industria e dell'ambiente".

COS'E' SYBASS

SYBAss (Superyacht Builders Association) è l'associazione che raggruppa i più importanti costruttori al mondo di superyacht, sia a motore sia a vela. I suoi obiettivi sono molteplici e di diversa natura: SYBAss gioca infatti un ruolo fondamentale nello sviluppo delle normative riguardanti la sicurezza e l'impatto ambientale, lavora per lo sviluppo professionale dell'industria dei superyacht in tutto il mondo e ne monitora l'impatto sull'economia. Tra i requisiti di ammissione a SYBAss, i membri devono avere costruito almeno tre yacht oltre i 40 metri di lunghezza negli ultimi dieci anni e più del 50% della produzione complessiva deve includere yacht oltre i 40 metri di lunghezza.

Studio EffeErre Sas

Gloria Belloni: g.belloni@studioeffeerre.com - Ph. +39 0233001100 –

Palumbo Group S.p.A www.palumbogroup.it

CONSEGNATA FREMM "RIZZO" ALLA MARINA MILITARE

Trieste, 20 aprile 2017 – Oggi, presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia), è stata consegnata alla Marina Militare la fregata multiruolo "Rizzo", la sesta unità del programma FREMM – Fregate Europee Multi Missione – commissionate a Fincantieri nell'ambito dell'accordo di cooperazione internazionale italo-francese, con il coordinamento di OCCAR, l'organizzazione congiunta per la cooperazione europea in materia di armamenti. Il programma, di cui Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Leonardo) è prime contractor per l'Italia, prevede la costruzione di dieci unità, ad oggi tutte già ordinate.

"Rizzo" è la sesta unità FREMM che Fincantieri realizza completa del sistema di combattimento, la seconda in configurazione multiruolo dopo la "Carlo Bergamini", consegnata alla Marina Militare nel 2012. Con 144 metri di lunghezza e un dislocamento a pieno carico di circa 6.700 tonnellate, le fregate FREMM rappresentano un'eccellenza tecnologica: progettate per raggiungere una velocità massima di 27 nodi e accogliere fino a 200 persone (equipaggio e personale), queste navi sono in grado di garantire sempre un alto grado di flessibilità e la capacità di operare in un ampio spettro di scenari e tutte le situazioni tattiche.

LA “LENTA” NAVIGAZIONE DEI PORTI ITALIANI

PORTO DI GENOVA

Aldo Spinelli tra porto moderno e camalli

di Stefano Briata

Nell'edizione genovese di “la Repubblica” del 10 aprile 2017 è stata pubblicata un'intervista ad Aldo Spinelli avente come argomento la ristrutturazione del porto e i camalli. Il titolo dell'intervista è molto eloquente: <<Spinelli attacca: “Porto più moderno e tuteliamo i camalli”>>.

Spinelli, come ben sappiamo, è un imprenditore portuale che si occupa di logistica e di trasporti containers dalle navi alla terraferma e viceversa con operazione di carico/scarico. Di nome l'ho scoperto 32 anni fa per colpa del Genoa quando aveva acquistato questa squadra di calcio. E dai racconti di mia mamma, che lavorava in una nota azienda di macchinari tessili, ora chiusa, si rivolgeva a Spinelli per gli imballaggi lignei, e da mio padre in banca, che mi confermava che avevano definito questo imprenditore molto determinato a raggiungere i suoi obiettivi. I camalli sono i portuali genovesi, la cui parola deriva dall'arabo “hammal”, cioè facchino.

Veniamo al contenuto dell'intervista. Spinelli, piaccia o no l'imprenditore, ha denunciato un grave problema relativo alla modernizzazione del porto. In tale senso sostiene che la costruzione della nuova Diga Foranea per accogliere le mega-navi portacontainer è più urgente che mai e non deve essere più rinviata, e poi ricorda che se non ci fosse il Porto di Voltri, il VTE, è sicuro che il porto di Genova avrebbe già chiuso i battenti. Per questo ringrazia l'allora presidente del CAP Rinaldo Magnani e Silvio Berlusconi (sul primo sono pienamente d'accordo, sul secondo meno, e si tratta solo di mia opinione strettamente personale). Con ciò, per sbloccare l'attuale situazione di stallo del porto di Genova, lo stesso Spinelli si è appellato al Governo, in particolar modo al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio: lo ascolterà?

Sui portuali (i camalli) i problemi sono molti tra rischio di perdita del lavoro e mancanza dei corsi di aggiornamento.

Come era già stato detto nelle precedenti DL News, anche Spinelli su Repubblica ha denunciato il fatto che il Governo ha solo salvato per decreto i portuali di Taranto e di Gioia Tauro, mentre i portuali genovesi e del resto d'Italia non hanno nessuna tutela a partire dagli ammortizzatori sociali. Ecco le sue testuali parole: <<I portuali, con la loro professionalità e la loro flessibilità, sono una parte insostituibile del porto. Ma il lavoro spesso ha picchi e cali, e quindi è necessario che si possa intervenire tutelandoli. Offrono un servizio vitale, al pari di quello di categorie come i piloti, gli ormeggiatori, i rimorchiatori. E allora io dico: diamo ai portuali la possibilità di accedere ad ammortizzatori e tutele quando è necessario così via>>.

Come ben sappiamo il confronto avviato dal ministro Delrio metterà sul tavolo anche questi temi, e Spinelli ha fatto cenno alla situazione critica di Taranto e Gioia Tauro, ricordando la pace sociale che ha regnato nel porto di Genova finora grazie alla collaborazione fra privati, che hanno investito centinaia di milioni di lire e poi di euro, e garantito o quasi il lavoro, e i portuali che hanno sempre risposto ad ogni tipo di esigenza. Tuttavia non tutto è rose e fiori, perché come aveva denunciato poco tempo fa il console della CULMV Antonio Benvenuti, alle compagnie portuali manca l'avviamento ai corsi d'aggiornamento, ed ecco cosa dice Spinelli su questo punto: <<.... Adesso però siamo di fronte a un nuovo piano di crescita, come ha spiegato il presidente dell'authority Paolo Signorini. Quindi siamo chiamati a ripensare

all'organizzazione del lavoro, a investire sulle formazione dei portuali, ad allargare se possibile il lavoro nei terminal anche alla Pietro Chiesa. Se non abbiamo più il carbone perché tenere questa compagnia bloccata su un solo terminal? Hanno professionalità e conoscenza, potrebbero intervenire anche sugli altri>>.

Concludendo, il porto di Genova ha grandi potenzialità di crescita, ma oltre ai problemi citati da Spinelli (diga foranea e lavoro di portuali) dobbiamo ricordare che il porto deve anche essere dotato di infrastrutture ferroviarie, stradali ed autostradali di entrata e uscita da esso. Proprio in merito all'infrastruttura stradale, quella d'accesso al porto di Voltri VTE è abbastanza agevole, mentre quella del varco di San Benigno è superatissima dai tempi per inadeguatezza e continui rinvii al rifacimento.

Stefano Briata

COMMENTO Caro Stefano, le cose che dice Spinelli sono condivisibili, la compagnia Pietro Chiesa si fonderà con la Culmv. In questo numero cerchiamo di dare un quadro della riforma portuale attraverso le problematiche di alcuni porti, Ravenna in particolare come esempio di cose da fare. E poi la lista delle cose da fare per Genova, da Ship2Shore che riprende il neo presidente dell'AdSP, sono dieci anni di ritardi, altroché promozione di Merlo, e vorrei aggiungere quello che afferma Tirreno Bianchi console della compagnia Pietro Chiesa, "Bisogna che qualcuno prenda il coraggio politico di dire che cosa si vuole fare del Sech e di Calata Bettolo (attuale lavori di tombamento, le mire di MSC, ecc). Continuiamo a usare anche queste banchine per i container o l'area tombata ospiterà altri tipi di merce...? ". A Genova c'è anche il VTE. (DL)

PORTI E DIGHE, LA LISTA DELLA SPESA... L'AUTOMAZIONE INTELLIGENTE, RISCHIO DI OVERCAPACITY, I DRAGAGGI

<Quanti posti di lavoro andranno in fumo nella nostra portualità dopo l'applicazione industriale di nuove forme di robotica e di intelligenza artificiale? scrive Giorgio Carozzi sul Secolo XIX del 16 aprile e su The MediTelegraph. La nuova ondata di automazione "intelligente" gioca un ruolo chiave. Se verrà sovvenzionata con denaro pubblico per uno sviluppo più rapido verso la nuova generazione di automazione intelligente, questo senza dubbio costituirà una parte dell'equazione dei profitti delle imprese. Che già hanno trovato modi per aumentare esponenzialmente i loro profitti, sfruttando una situazione di salari bassi o infimi, condizioni pessime e pessimi diritti del lavoro e un terreno impune nei confronti dell'inquinamento e della devastazione ambientale. Tutto questo è stato assicurato e potenziato con i trattati di libero commercio. La sensazione è che l'immobilismo sia la bussola, che le politiche del governo siano orientate solo verso il Nord Est e che nessun progetto di crescita dei traffici sia veramente concreto>.

Cambio di passo rispetto ad un impasse durato anni- afferma il neo presidente dell'AdSP. Ma il problema è sempre lo stesso: serviranno alcune opere come lo spostamento della diga foranea per fare spazio al passaggio delle unità pcontainer ormeggiate al Bettolo, finito il tombamento e con nuove gru per le mega navi? Ma non basta uno scalo contenitori, e cioè il VTE di Pra'? Che dovrebbe semmai essere ampliato in spazio ormeggi e con l'aumento della rete ferroviaria? E quanti anni ci vorranno per spostare la diga in fondali più profondi? E quanto tempo per ottenere i permessi per dragare i fondali? Al MIT dicono che "in Italia il rischio di overcapacity dei porti sia alto. "Siamo tornati alle domande che facevamo a Merlo, volato verso altre banchine. (DL)

LE DICHIARAZIONI DI SIGNORINI (GENOVA E SAVONA)

(Sintesi delle dichiarazioni del presidente Signorini) *“Siamo contenti, il nostro è il primo bilancio previsionale approvato, almeno fra quelli delle AdSP che hanno dovuto affrontare una vera fusione di enti”*. Uscito dalla prima riunione dell’organismo di partenariato, espressosi con una sola astensione a favore del progetto di bilancio che il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona voterà in seguito , il presidente dell’ente Paolo Emilio Signorini, in merito allo sblocco della progettazione, ha tenuto a sottolineare il cambio di passo rispetto ad un impasse durato anni: *“Abbiamo ereditato un avanzo di amministrazione consistente, oltre 200 milioni di euro, che ridurremo a 85 nei prossimi tre anni. Riattiveremo la progettazione e quindi la realizzazione delle opere”*.

Lunga e significativa la lista degli interventi previsti dall’ente per i quali, una volta approvato il bilancio, sarà avviato l’iter di progettazione: *“Nuova Diga Foranea del Porto di Genova, con un primo lotto funzionale relativo all’Imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena del valore di circa 10 milioni di euro, di cui 6 milioni per il 2017 e di ulteriori 4 milioni previsti nel 2018; ribaltamento a mare dello stabilimento di Fincantieri per un valore di 1,380 milioni di euro; pavimentazione di Calata Bettolo per 1,150 milioni di euro; progettazione esecutiva della Nuova Torre Piloti di Genova per 500mila euro e 200mila euro stanziati per l’analisi di impatto, per la verifica e validazione del progetto; punto di entrata designato per 350 mila euro, progettazione propedeutica tra l’altro alla realizzazione di un unico varco doganale; opere complementari per la pavimentazione del Terminal Contenitori Ponte Ronco e Canepa per un importo complessivo di 203mila euro; 1,76 milioni per l’affidamento di diversi servizi di progettazione a supporto della realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nel Piano delle Opere”*. In quest’ultima sezione ci sono interventi ‘sentiti’ dalla comunità portuale come quelli relativi a Ponte Parodi o allo spostamento dello spogliatoio che consentirà il raddoppio dei binari a Voltri.

Slitterà invece al Comitato successivo il tema concessioni: sicuramente per quel che riguarda i rinnovi (Sech, Spinelli e Terminal San Giorgio), mentre per l’assentimento di Bettolo ci potrebbe volere qualcosa in più – *“aspettiamo il piano d’impresa da parte del Consorzio”* – ma la pratica dovrebbe esser chiusa *“entro pochi mesi”*.

(da A.M. - Ship2Shore)

°*°*°*°*°*°*°*

OSSERVATORIO DEI PORTI / ADRIATICO

di Tobia Costagliola

L’Alto Adriatico con Venezia, Trieste , Capodistria è un laboratorio “ chimico “ del sistema trasporti , ritorniamo a Ravenna perchè questo porto è un icona dell genesi dello sviluppo portuale e fucina di eventi ed esperienze .Ce lo spiega con la consueta dovizia di dettagli il nostro Tobia Costagliola, attento cronista e commentatore della riforma. (DL)

Notizie dal Porto di Ravenna (in controtendenza a quelle dagli altri porti)

Il tempo scorre inesorabilmente : le DLNews sembrano scandire puntualmente questa corsa, a volte veloce a volte lenta, verso il futuro... Nel frattempo avvenimenti, ricordi, riflessioni, saggi e dissertazioni d’ogni genere, brani di storia e di poesia si alternano tra il susseguirsi di avvenimenti che ci interessano come la Gente di Mare,

le navi, i trasporti, la scuola, il Ministero che non c'è ma che vorremmo, i porti, e non solo. Faccio questa premessa solo per constatare che sembrava ieri, quando nel n.1 dell'8 gennaio, ho scritto, per l'ennesima volta, un articolo sul Porto di Ravenna intitolato: << LA TELENOVELA DI UN PORTO, RAVENNA, EMBLEMA DELLE PROBLEMATICHE DELLA RIFORMA. Cambiano gli attori, la scena rimane sempre la stessa >>.

In quell'articolo si parlava di tutti gli annosi problemi che affliggono il porto di Ravenna e anche di tutte le soluzioni già individuate, riconosciute e prese in carico dal nuovo Presidente di AdSp con l'apporto di sue ragionevoli, illuminate e razionali variazioni. Primo fra tutti era (ed è ancora) il problema del dragaggio. Attenzione ! Non mi riferivo al dragaggio che è parte integrante del piano di sviluppo del porto. Quello fa parte di un progetto che prima si chiamava "progettone" e che, ora, anche se ridimensionato, non si sa ancora quando verrà alla luce in termini "concreti". Mi riferivo di un altro tipo di dragaggio, un dragaggio di "emergenza". Infatti nel numero di gennaio si riportava:

<< Intanto il Presidente Rossi sta già affrontando la prima "emergenza": l'eliminazione di un "dosso" in progressiva crescita all'imbocco del Candiano. La gara d'appalto è stata già chiusa e si sta perfezionando l'iter previsto per la stipula del contratto con la ditta appaltatrice. Poi c'è ancora la procedura richiesta per ottenere il consenso al gettito in mare dei fanghi di escavo previa accurata e diffusa analisi dei fanghi. Se tutto va bene, il Presidente prevede che gli urgenti lavori potranno iniziare tra febbraio e marzo. Per la cronaca va detto che quando ci sono le grosse mareggiate è molto facile che all'ingresso del Candiano si accumulino grossi quantitativi di sabbia. L'emergenza di cui si parla non è altro che il risultato dell'ennesima mareggiata (inizio anno 2016) su cui però si riesce ad intervenire con tempi tecnici molto allungati dalle vigenti normative e procedure non solo di natura ambientale. Considerata la caratteristica di questo porto sarebbe necessario, come da più parti auspicato, che ci fosse a Ravenna una draga in servizio permanente, pronta ad intervenire in caso di bisogno e/o per normale manutenzione dei fondali. Purtroppo, nella attuale situazione, anche se detta draga fosse presente, non potrebbe operare e, per dragare un solo metro cubo, dovrebbe passare attraverso il filtro assurdo e dilatorio dei permessi creato dalle vigenti leggi. Non so se questa situazione sia comune a tutti i porti italiani ma la trovo veramente paradossale. E ancora mi viene da chiedere: ma qualcuno ha visto come funzionano le draghe nella Schelda, nel Maas river o nel fiume Elba ? >>.

Notizie da Ravenna in controtendenza a quelle dagli altri porti

Mentre si assiste ad una positiva inversione di tendenza per quanto riguarda le notizie che arrivano dal "fronte dei porti italiani" che sembrano evidenziare come il nuovo meccanismo si stia gradualmente avviando, anche se l'intera struttura non è ancora completata al 100%, il porto di Ravenna sembra continuare a rappresentare una eccezione "negativa". Infatti è veramente sconcertante constatare che, nonostante la struttura della nuova AdSP sia ben avviata, ci tocca assistere al riemergere di quella stantia, obsoleta e assurda burocrazia la cui eliminazione doveva essere il fiore all'occhiello della Riforma del Ministro Delrio.

La draga, dopo più di un mese di inattività va a cercare lavoro verso altri lidi.

Ma cosa succede ? La draga appaltata per "l'escavo di emergenza", che era giunta a Ravenna da più di un mese, non potendo più attendere l'arrivo delle "autorizzazioni", ha fatto ritorno nel porto di Chioggia da cui proveniva. << Siamo in stretto contatto con l'Autorità di sistema e stiamo sollecitando con tutti i mezzi nelle sedi competenti una rapida soluzione dell'iter burocratico legato all'avvio dei lavori di rimozione del dosso all'imboccatura del porto", dichiara il vicesindaco con delega al Porto Eugenio Fusignani >> Ma cosa è successo in realtà? L'iter burocratico è stato completato correttamente da parte dell'AdSP e della locale Capitaneria ma, nel frattempo, si è scoperto che è intervenuto un passaggio di competenze in relazione alla "valutazione della bonifica degli ordigni bellici" che non è più compito della locale

Capitaneria.

La competenza dei dragaggi è passata improvvisamente (!?) ad un Ufficio della Marina Militare con sede a Napoli che deve verificare e valutare i dragaggi di tutti i porti italiani ! Queste novità fanno forse parte di quelle iniziative annunciate dalla riforma dei porti alla voce “dragaggi”? A Ravenna ora molti si chiedono se si tratta solo di un adempimento burocratico per cui qualcuno si dovrà accollare la responsabilità di dichiarare che “all’ingresso del porto di Ravenna non ci sono tracce di residui bellici”, oppure, prima di rilasciare tale dichiarazione, è necessario eseguire, per puro scrupolo, una accurata ricerca soltanto nella zona interessata, fino a quando non si trova una bomba inesplosa della prima o della seconda guerra mondiale... Ma se non si trova niente, per quanto tempo bisognerà cercare per esserne certi? Questo sarà il problema... Ma sarà vero tutto ciò? A me sembra tutta una commedia tragicomica. E pensare che si tratta di una emergenza che dura da più di un anno.... A questo punto mi chiedo ancora se la situazione è la stessa in tutti i porti italiani. **Ma sarà mai possibile?**

Anche il Comune è preoccupato per le ricadute sul traffico marittimo e parla della necessità di bonifica da ordigni bellici che però nessuno sa se esistono(!!!).

Intanto in assenza di spiegazioni da parte AdSP e Capitaneria leggiamo le lamentele del Comune di Ravenna attraverso Fusignani : << Per l’amministrazione lo sviluppo dello scalo ravennate è di importanza assoluta; lo dimostrano tra l’altro gli importanti investimenti recentemente annunciati e ai quali stiamo lavorando con Rfi, Regione e Autorità di sistema per migliorare l’accessibilità allo stesso. Siamo consapevoli della necessità di effettuare le bonifiche degli ordigni bellici, affinché si possa lavorare in sicurezza, cosa che per noi rappresenta un’altra priorità assoluta, ma allo stesso tempo chiediamo con forza che vengano individuate procedure che consentano iter più celeri. Autorità di sistema e Capitaneria di porto hanno agito correttamente e celermente, per poter garantire il normale accesso alle aree portuali, e ora è inaccettabile che per un intervenuto passaggio di competenze in relazione alla bonifica degli ordigni bellici si crei questa ulteriore attesa". Da come parla il vicesindaco sembra quasi che, veramente, siano stati scoperti degli ordigni bellici, ma non è così. Infatti non li hanno neanche cercati...

Va anche aggiunto che è grande l'imbarazzo degli agenti marittimi che devono cercare di spiegare e raccontare agli operatori stranieri cosa succede nel porto di Ravenna. Come si fa a spiegare senza cadere nel ridicolo ?

E’ stato annunciato che il 26 maggio 2017 avrà luogo, a Ravenna, l’Assemblea generale della Federagenti che tratterà l’argomento “ Riorganizzazione dei porti; 10 mesi dopo”. Nella stessa data si svolgerà anche il Forum sulla Sicurezza dei Porti, organizzato da ANGOPI (Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaoli Porti Italiani) in collaborazione con Comando delle Capitanerie di Porto e Federagenti. C’è da sperare che, per quella data, si potrà parlare di questa triste esperienza di “nuova burocrazia” soltanto come di un “incidente di percorso”, già brillantemente risolto sulla via della semplificazione e della maggiore efficienza del sistema portuale italiano. Ma c’è veramente da temere ancora per “eventuali” residuati bellici delle due guerre mondiali dopo tutti i dragaggi che sono stati eseguiti almeno negli ultimi 70 anni ? Io, a questo punto, comincerei anche a preoccuparmi di eventuali bombe dell’ISIS. Non si può mai sapere...

Tobia Costagliola

FORMAZIONE ED EDUCAZIONE SCOLASTICA

Oltre a mandarli a scuola, comandanti e direttori di macchina dovranno anche conseguire una laurea ? L'universita' del mare non basta ?

Repetita juvant?

Caro Decio, ho letto con attenzione sull'ultimo tuo D.L.News n. 12 quanto da te scritto col titolo " Accademia mon amour scuola d'élite " e, personalmente, condivido in pieno quanto da te così chiaramente evidenziato. Premetto che quanto andrò a scrivere non significa andare a favore o contro qualcuno, sia esso una persona o un'istituzione, ma significa al contrario puntualizzare la materia di cui si disquisisce. Mi riferisco pure a quanto aveva scritto la tua collaboratrice Gianna Camalich a pag. 7 e 8 del D.L. 11 circa quell'Allievo Uff.le italiano imbarcato con tale mansione su di una nave di bandiera estera sulla quale, se ben ricordo, tutti gli Uff.li stranieri, rumeni, bulgari e croati erano laureati. Immaginiamo come si trovi il nostro allievo Uff.le al quale si rimprovera da parte degli altri Uff.li laureati, come lui possa poi diventare un Uff.le senza la laurea di primo livello che oramai tutti hanno conseguito in altre categorie in ossequio alle direttive europee. Nel tuo scritto, caro Decio, tu affermi che gli Armatori preferiscono " il prodotto finito ", ma cosa succederà su un giorno il " prodotto finito " dovrà avere forzatamente per volere d'Europa o mondiale la laurea triennale? Si era parlato, anche recentemente, di contatti con l'Università di Genova per giungere alla soluzione del " prodotto finito " laureato...ma è finito tutto nel limbo. Se non erro non si è neanche più parlato di quell'Uff.le laureato in Ingegneria in automazione, informatica, elettronico da imbarcare su navi passeggeri o altamente automatizzate...Caro Decio, ancora una volta mi sono ripetuto...invano? Pazienza. Forse " Repetita juvant " ?

Ugo Dodero

C.I.R.M. CASA DELLA SALUTE DEL NAVIGANTE

ROMA E' online CIRM News Anno XIX n. 63 Febbraio 2017

In questo numero:

L'attività sanitaria del C.I.R.M. Nel 2016 I marittimi assistiti sono stati 4777 nell'anno 2016 .

Il C.I.R.M. al The Business Case For Digital Shipping

Il C.I.R.M. alla Oman Shipping Company Officers Safety Conference

Riunione del Comitato Nazionale del Welfare per la Gente di Mare

C.I.R.M. sempre più "Casa della Salute" del Navigante

Il Nuovo Consiglio di Amministrazione del C.I.R.M.

Poiché CIRM News rappresenta la pubblicazione che si prefigge di avvicinare il CIRM agli utenti dei propri servizi, ci auguriamo di essere sollecitati dai nostri lettori su tematiche ed argomenti di loro interesse.

Il nostro nuovo indirizzo di posta elettronica è viviani@cirm.it

Ricordiamo di visitare anche il nostro sito internet: www.cirm.it per notizie in tempo reale su iniziative ed attività del CIRM

Direttore Responsabile Daniela Amenta
Centro Internazionale Radio Medico Via dell'Architettura, 41 00144 Roma

BLU NAVY, RIPARTE IL SERVIZIO SULLA LINEA MARITTIMA PORTOFERRAIO-PIOMBINO CON IL TRAGHETTO "ACCIARELLO"

Portoferraio (LI) Ripartirà all'Isola d'Elba, con le prime corse del traghetto "Acciarello", il servizio gestito da Blu Navy sulla linea marittima Portoferraio-Piombino. La nave, di proprietà di Blu Navy, è arrivata nei giorni scorsi all'Elba dove ha completato tutto l'iter delle verifiche con le autorità competenti prima della partenza della stagione 2017. Dal 7 aprile al 15 ottobre la "Acciarello" effettuerà dieci corse giornaliere, tutti i giorni, secondo questa programmazione, sostanzialmente identica rispetto all'anno scorso: Fra le novità 2017 per Blu Navy oltre al sito ufficiale della compagnia, completamente rinnovato e potenziato per poter garantire un miglior servizio sia all'utenza che alla rete delle agenzie, e in cui a breve verrà creata anche una "Area cliente" per la gestione delle prenotazioni, da segnalare anche l'apertura dei nuovi uffici a Portoferraio, dove sono stati collocati call center e biglietterie, e il restyling del logo Blu Navy, con cui anche la "Acciarello" è stata ridipinta. Dal punto di vista commerciale infine sono state studiate alcune nuove offerte ad hoc per gruppi di passeggeri con auto. Nel 2016 la "Acciarello", impegnata all'Elba dal 15 aprile al 16 ottobre, ha trasportato 440 mila passeggeri, effettuando 1.839 corse. La nave, lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli e il suo equipaggio è formato da 19 persone. L'altra nave di proprietà di Blu Navy, il traghetto "Ichnusa", impegnata fra la Sardegna e la Corsica sulla linea marittima fra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, è entrata in servizio il 2 marzo scorso. www.blunavytraghetti.com info@blunavytraghetti.com

LA STORIA SEMPRE ATTUALE DEL NAUFRAGIO DEL TITANIC di Tobia Costagliola

TITANIC , 15 aprile 1912 , 15 aprile 2017, 105 anni / La rivisitazione della
tragedia del nostro collaboratore che cita Joseph Conrad , arrabbiato con
le istituzioni e i suoi commenti

(Seconda puntata)

Quella lontana notte della tragedia, il mare era calmo con totale assenza di moto ondoso, il cielo senza luna. Il comandante E. John Smith aveva ricevuto via radio (anche dalla nave Caronia della "Cunard") ripetuti avvertimenti della presenza di ghiaccio, ma ritenne di non ridurre la velocità. Nelle ore che precedettero il disastro, il Titanic navigava ad una latitudine di circa 41° Nord mantenendo una velocità di circa 22,5/22,7 nodi. Nella sua lunga esperienza di navigazione il cap. Smith non aveva mai rilevato, in quella stagione, la presenza di ghiaccio a quella latitudine. Così, in tutta tranquillità, ritenne di proseguire preoccupandosi soltanto del pieno rispetto dei tempi di navigazione previsto dalla "Company's Schedule" e sperando, forse, anche di guadagnare qualche ora sull'arrivo previsto a New York, con conseguente "lustro" per la compagnia. C'è poco da dire : già in quei tempi il "fattore velocità" spingeva i comandanti a correre dei rischi pur di non dover affrontare il "ludibrio" per l'arrivo in

ritardo al porto di destinazione. Nonostante i calcoli fatti durante le inchieste e gli studi di eminenti professori, ancora oggi, non si sa esattamente a quale distanza fu avvistato l'iceberg. Tale distanza è compresa tra un minimo di 400 metri ad un massimo di 540 metri, il doppio della lunghezza del Titanic. Quando l'iceberg fu avvistato, fu troppo tardi per evitare l'impatto che avvenne alle 23.40, cui fece seguito l'affondamento, alla 02.20 del giorno successivo, dopo solo due ore e quaranta minuti (!) Senza entrare nel merito degli ordini impartiti dal 1° ufficiale di guardia al timoniere ed alla "macchina", la prora della nave accostò a sinistra nel tentativo di evitare l'impatto con l'iceberg. Conseguentemente, l'impatto avvenne con il mascone di dritta ed il "colpo" laterale squarciò lo scafo del Titanic per un tratto di 76 metri, allagandone sei compartimenti. Tuttavia, Robert D. Ballard nel corso delle sue varie esplorazioni del relitto del Titanic, accertò, sia con ultrasuoni che con immagini, che nella zona della prua danneggiata dall'iceberg furono rinvenute solo sei piccole lacerazioni o aperture che interessarono i primi sei compartimenti. Ballard riferisce: " proprio come avevamo supposto nel 1986. Il grande squarcio non esiste, mentre sembra che le falle siano state causate dal cedimento dei rivetti e dalla separazione delle lamiere dallo scafo". Fu opinione diffusa, all'epoca del disastro e anche dopo, che il Titanic avrebbe potuto salvarsi se l'ufficiale di guardia l'avesse diretto verso l'iceberg anziché accostare per evitarne l'impatto con la prora. La straordinaria robustezza della nave, tanto decantata come una delle caratteristiche della sua "inaffondabilità", avrebbe consentito di reggere all'impatto di prora con l'iceberg anche "a tutta forza"(!)

I soccorsi

Tra le 00.15 e le 02.17 del 15 aprile 1912 diversi segnali di soccorso (CQD/SOS) furono lanciati dalla nave e ricevuti da alcune navi tra cui il Carpathia, Mount Temple, Virginian, Baltic, Caronia, Prince Fredrich Wilhelm, Frankfurt e la gemella del Titanic, l'Olympic. La maggior parte di queste navi cambiò subito rotta per dirigersi verso il luogo del disastro ma, quando fu ben evidente che solo il Carpathia avrebbe potuto giungere sulla "scena" in un tempo ragionevole, tutte le navi ripresero la loro rotta originale. Purtroppo c'era una nave americana a sole poche miglia dal Titanic, la Californian della Leyland Lines, il cui capitano ritenne troppo pericoloso per la nave avventurarsi di notte tra i ghiacci. Nel corso delle inchieste sulla tragedia il mistero del mancato intervento di salvataggio del Californian non fu mai chiarito soddisfacentemente. Si seppe solo che la radio era spenta, il marconista era fuori servizio e nessuno dell'equipaggio aveva avvistato i razzi di soccorso lanciati dal Titanic e dalle lance di salvataggio...

Abbandono nave

L'ordine di abbandonare il Titanic fu dato circa mezz'ora dopo l'urto con l'iceberg : " prima le donne e i bambini, poi gli uomini". Molta gente era riluttante a lasciare la nave perché incredula su ciò che stava accadendo. Ne conseguì che le prime scialuppe che si staccarono dalla nave erano tutt'altro che piene...

La prima lancia che venne messa in mare si allontanò dalla nave con sole 12 persone a bordo. C'era un noto milionario con moglie, figli e sette persone d'equipaggio, più bauli e valigie... Quella lancia poteva contenere 40 persone... L'ufficiale che dirigeva l'ammalino delle lance sul lato sinistro eseguì "alla lettera" l'ordine di dare la precedenza alle donne e bambini e impedì a tutti gli uomini di imbarcarsi tranne che all'equipaggio di ogni singola imbarcazione. L'Ufficiale del lato dritta fu più "elastico" e, dopo le donne e i bambini, consentì l'imbarco anche agli uomini... Ma nessuno diede mai l'ordine di dare il via libero ai passeggeri di terza classe trattenuti da portelli e cancelli chiusi ermeticamente da steward "inflexibili". Rimasero quasi tutti intrappolati, come topi, nei ponti inferiori del Titanic. Scene di isteria si manifestarono soprattutto tra i passeggeri di prima classe che, in alcuni

casi, costrinsero i “capilancia” ad allontanarsi prima che le scialuppe avessero raggiunto la massima capienza. Sia gli ufficiali che l’equipaggio non erano sufficientemente addestrati per un “abbandono nave”. La maggior parte delle lance raggiunse l’acqua con difficoltà, pericolosamente inclinate e col rischio di affondare. Gli equipaggi dimostrarono una grossa impreparazione anche nella delicata operazione di “sgancio”. Ciò nonostante, la “calma piatta” del mare contribuì molto al buon esito dell’ammarraggio. Mentre la tragedia si consumava, nel salone di prima classe, l’orchestra, fedele ad un ordine ben preciso, continuava a suonare come se nulla stesse accadendo... Quando la nave era già immersa per metà con la parte prodiera sotto, molta gente rimase aggrappata alla poppa, mentre questa si alzava paurosamente, per poi lasciarsi cadere nell’acqua gelida prima della completa immersione. Mentre la prua si immergeva paurosamente, la poppa si innalzava sempre di più e, a metà immersione, una violenta esplosione ne squarciò lo scafo spezzandola in due, in corrispondenza del terzo fumaiolo. L’acqua, raggiungendo le caldaie (ben 29 di cui 25 in funzione), le aveva fatte esplodere. Pochi, tra i naufraghi finiti in mare, si salvarono dall’acqua gelida e altrettanto pochi riuscirono ad essere presi a bordo di alcune lance mentre ad altri ancora, che cercavano disperatamente di aggrapparsi alle lance già sovraccariche, veniva impedito di salvarsi, a colpi di remi ... Il Carpathia arrivò alle ore 04.00, navigando a ”tutta forza” incurante del mare cosparso di iceberg. Trasse in salvo 705 naufraghi di cui 6 morirono poco dopo l’arrivo sulla nave. Il bilancio definitivo delle perdite fu di 1518 persone su un totale di 2223 a bordo (1323 passeggeri e 900 persone d’equipaggio. Ai numeri bisogna aggiungere un “circa” perché, ancora oggi, circolano cifre leggermente diverse).

L’inaffondabilità del Titanic.

La fama di “unsinkable” fu diffusa dalla stampa inglese e americana ed ebbe poi una grande risonanza in tutta la stampa mondiale. Il concetto di “inaffondabilità” era rappresentato dalla compartimentazione dello scafo che, oltre ai doppi fondi, era diviso in sedici compartimenti stagni, separati da 15 porte la cui manovra di apertura e chiusura era controllata attraverso un apparato elettromagnetico ubicato in “plancia”. In caso di incidente o ogni qualvolta lo ritenesse necessario, il capitano poteva, con la semplice chiusura di un interruttore elettrico, chiudere simultaneamente tutte le porte e rendere la nave “praticamente inaffondabile” (descrizione data dalla rivista tecnica The Shipbuilder, nel 1911, al cap.” Building of the Hulls”). Lo stesso articolo spiegava anche che si possono allagare anche due compartimenti senza compromettere la sicurezza della nave. Il capitano Smith, comandante del Titanic, aveva dichiarato, qualche anno prima, commentando la innovativa compartimentazione degli scafi delle nuove costruzioni : << Non riesco ad immaginare nessuna condizione che potrebbe causare l’affondamento di una nave. Non riesco a concepire alcun disastro cruciale che possa accadere a questa nave. La costruzione delle navi moderne si è lasciato dietro questi pericoli >>. Il discorso del comandante rappresentava una convinzione molto diffusa in quei tempi non solo nell’opinione pubblica, a mezzo della stampa, ma anche presso quegli “enti supremi” preposti alla verifica della sicurezza come il Board of Trade britannico la cui “presunzione tecnologica” raggiunse l’apice quando, convinto del massimo grado di sicurezza raggiunto, non si era minimamente preoccupato di rivedere i criteri di definizione del numero delle scialuppe di salvataggio necessarie per una nave della portata del Titanic. Robert D. Ballard nel suo libro “Le navi perdute”, scrive : << Per molti osservatori, specialmente inglesi pieni di orgoglio nazionale, il transatlantico e la sua nave sorella (Olympic) sembravano la rappresentazione del trionfo finale della tecnologia sulla natura. Anche se i suoi costruttori non affermarono mai che il Titanic fosse inaffondabile, si credeva ampiamente che lo fosse>>. Nella mostra sul Titanic attualmente in corso a Torino, la Premier Exhibitions , tra filmati, posters, foto varie ecc. evidenzia anche commenti e spiegazioni sulla vasta pubblicità diffusa

della stampa internazionale che molto aveva giovato agli interessi commerciali del servizio passeggeri. Riporto, qui di seguito, alcune righe in Inglese che riguardano, particolarmente, la fama di “inaffondabilità” del Titanic: <<After Titanic sank, the story of her loss was turned into a modern fable and the original description ”practically unsinkable” became just “unsinkable” in order to sharpen the moral of the story. No educated person in 1912 believed that Titanic was truly unsinkable, but it was difficult to image an accident severe enough to send her to the bottom (Dopo l’affondamento del Titanic, la storia della sua perdita fu trasformata in una moderna fiaba e la descrizione originale “praticamente inaffondabile” fu trasformata semplicemente in “inaffondabile” allo scopo di affinare la morale della storia. Nessuna persona istruita credeva, nel 1912, che il Titanic fosse veramente inaffondabile, ma sarebbe stato difficile immaginare un incidente tanto grave da “mandarlo a picco”) >>. Le paratie cosiddette ”stagne “ pur essendo classificate come tali dalle competenti autorità, furono solo una grossa mistificazione. Come fu possibile classificare una paratia perfettamente “stagna” se il suo sviluppo verticale si interrompeva a circa 1,5 metri prima del ponte continuo soprastante il relativo compartimento? Ne derivò il mancato totale isolamento della compartimentazione definita ”stagna”. Il mancato isolamento costituì, di fatto, un sistema di vasi comunicanti per cui, durante l’appruamento, l’acqua, raggiunto il livello più alto di un singolo compartimento, tracimava nel compartimento adiacente e, così via... L’accelerazione di questo fenomeno di “allagamento” dovuto al progressivo appruamento, può essere considerata la causa principale del rapido affondamento. La cruda realtà è che la compartimentazione del Titanic si è rivelata “inutile ed inadeguata” e le paratie non era assolutamente “stagne”. Conrad commentò << la nave era sufficientemente compartimentata per affogare dei “poveri diavoli “ come topi in una trappola: è probabile che forse sarebbero periti in ogni caso, ma è un destino veramente crudele morire rinchiusi in una “scatola” come questa. Sì, era sufficientemente compartimentata per questo, ma non sufficientemente divisa per prevenirne l’allagamento >>.

I commenti “a caldo” di Joseph Conrad.

Il grande scrittore e “uomo di mare” scrisse due “pesanti” articoli sulla English Review. Il primo articolo dal titolo “Some Reflections on the Loss of Titanic” fu scritto nel mese di maggio 1912 poco dopo l’avvio della inchiesta del Senato USA sulla tragedia. Il secondo, dal titolo “ Certain Aspects of the Admirable Inquiry into Loss of Titanic”, fu scritto nel mese di luglio, dopo la chiusura dell’inchiesta del Board of Trade Inglese.

Conrad espresse tutta la sua indignazione per lo spettacolo dato dagli zelanti Senatori che non erano altro che i classici rappresentanti di quella pubblica opinione che era stata affascinata e si era fidata ciecamente di quella ostentata grandezza tecnologica, << delle sconsiderate affermazioni di “commercianti” e “semplici tecnici” e irresponsabili “corsivi” dei giornali che, di fatto, contribuirono al “lancio pubblicitario” di quel tipo di navi >>. Il Titanic, anche se apparteneva a interessi di “affaristi” americani, era stato costruito in U.K. (Irlanda) , batteva la bandiera inglese ed era armato con equipaggio inglese e sarebbe stato più logico che la prima inchiesta fosse del Board of Trade inglese anziché del Senato Americano. Conrad fu quindi molto critico verso il coinvolgimento dei Senatori americani a cui non riconosceva alcun diritto e capacità di investigazione. Conrad scrive: << Ma cosa pensano di scoprire, di trovare? Tutti ormai sappiamo cosa è accaduto. La nave ha sfregato lo scafo contro un pezzo di ghiaccio, ed è affondata dopo aver galleggiato per due ore e mezza trascinando a fondo con sé tanta gente>>

Lo scrittore passa poi all’attacco del Board of Trade britannico: << Mi sono chiesto se il Dipartimento Marittimo del Board of Trade, realmente credesse, quando decise di archiviare temporaneamente il rapporto sull’equipaggiamento, che una nave di 45.000 tonnellate, che

ogni nave, potesse essere praticamente indistruttibile per mezzo delle paratie stagne? Sembra incredibile a chiunque avesse mai riflettuto sulle proprietà dei materiali, quali legno o acciaio. Non si può lasciare che i costruttori dicano quello che a loro piace, fare una nave di tali dimensioni tanto robusta ma proporzionatamente ad una nave piccola.[...] Il Titanic, se qualcuno crede all'ultimo rapporto, ha solamente sfregato contro un pezzo di ghiaccio che, io sospetto, non era enormemente voluminoso e, in proporzione, facilmente visibile, ma contro il ciglio inferiore di un banco di ghiaccio ed è affondato. Abbastanza comodamente, però, Dio lo sa, grazie all'entrata in gioco delle paratie stagne, come un grande amico, un buon aiutante sebbene, in questo deprecabile caso, queste paratie sono servite solamente per prolungare l'agonia dei passeggeri che non hanno potuto essere salvati. Ma la nave è affondata, provocando oltre al cordoglio e alla pietà per la perdita di tante vite, una specie di sorpresa costernazione che una tale cosa sarebbe mai potuta accadere. Perché? Avete costruito un hotel da 45.000 tonnellate di sottili lamiere per salvaguardare una clientela di, diciamo, circa duemila persone ricche (fosse stato per il solo traffico di emigranti, non ci sarebbe stata tanta esagerazione nella mera grandezza della nave), l'avete decorata in stile "faraonico" o in stile Luigi XV, non so quale, e per compiacere la anzidetta "fatua" manciata di individui, che hanno più danaro di quanto sanno di poterne spendere, e per "l'applauso" di due continenti, voi scagliate quella massa con duemila persone a bordo a 21 nodi attraverso il mare, una perfetta esibizione della moderna cieca fiducia soltanto nei materiali e nelle apparecchiature. E alla fine accade questo. "Trambusto" generale. La cieca fiducia nei materiali e apparecchiature ha ricevuto un terribile shock. Io non dirò niente di quella credulità che accetta ogni dichiarazione che specialisti, tecnici e personale degli uffici si sono compiaciuti di rilasciare, sia per mero scopo di profitto o per guadagnare gloria. Tu stai lì, costernato e ferito nella tua più profonda sensibilità. Ma cos'altro puoi aspettarti date le circostanze? >>

L'impatto con l'iceberg.

Oltre all'inchiesta del Senato Americano, intervenne anche il Board of Trade Britannico con una propria inchiesta e, naturalmente, la stessa compagnia armatrice, la White Star Line. Durante le inchieste, dall'Ufficio Tecnico della White Star Line, qualche personaggio dal linguaggio molto forbito ma non molto "professionale" spiegò ai giornalisti che però, "compresero subito", che "la nave avrebbe potuto salvarsi se gli ufficiali l'avessero diretta verso l'iceberg invece di girare il timone"... La straordinaria robustezza della nave, tanto decantata come una delle caratteristiche della sua "inaffondabilità", avrebbe consentito di reggere all'impatto di prora con l'iceberg anche "a tutta forza"(!) Conrad reagì, con rabbia ed ironia, a queste dichiarazioni subito rimbalzate sulla stampa mondiale: << Che tramite una timida insinuazione, sembra far intendere che fu tutta colpa dell'ufficiale di guardia (che adesso è morto) nel tentativo di evitare l'ostacolo: avremmo, attualmente, in ossequio agli interessi industriali e commerciali, una nuova arte del navigare, veramente nuova e "avanzata". Se tu vedi qualcosa sulla tua strada, non tentare assolutamente di scansarla; vacci a sbattere contro "a tutta forza". E poi, soltanto dopo, vedrai il trionfo dei materiali, degli intelligenti apparati, dell'intera "scatola" dei trucchi ingegneristici e coprirai con gloria il rammarico commerciale per una implacabile sorte, una grande Fiducia, e un grande cantiere navale, giustamente famoso per la super-eccellenza dei suoi materiali e delle sue maestranze. Inaffondabile! Vedi? Io te l'avevo detto che era inaffondabile, se solamente fosse stata condotta secondo la nuova arte di navigare. È tutto qui >>.

Le lance di salvataggio.

Nonostante il Titanic fosse considerata la nave più moderna e rappresentasse il massimo livello tecnologico dei suoi tempi, le tecniche di costruzione, le attrezzature e dotazioni rispondevano ancora a norme e regolamenti di sicurezza del Board of Trade che risalivano al 1894 e che, nel 1912, erano da considerarsi largamente superate, inadeguate e non più applicabili, soprattutto in considerazione delle dimensioni della nave. Le 45.000 tonnellate del

Titanic erano ben 4 volte superiori alla massima stazza contemplata da quelle norme e quei regolamenti. Il Titanic e la sua nave gemella erano ormai considerate tanto sicure che il Board Of Trade non si curò di rivedere neanche i requisiti per le lance di salvataggio che avrebbero dovuto essere proporzionali alla maggiore quantità di persone trasportate rispetto ad una nave di 10.000 tons. Così, Il Titanic affrontò il suo viaggio inaugurale con circa 2.223 persone a bordo e con una dotazione di 16 lance di salvataggio (2 della capacità max di 40 persone l'una, 14 con una capacità max di 65 persone l'una) più 4 zattere pieghevoli (capacità max 47 persone l'una), sufficienti per solo 1.178 persone (circa 53% del totale di passeggeri ed equipaggio). Questo numero di lance era, comunque, ben oltre la massima dotazione richiesta dalle regole ancora in vigore nel 1912. Joseph Conrad, parlando metaforicamente di un'altra nave commentò : << Al Board of Trade dovevano essere ubriachi quando hanno rilasciato alla nave il suo certificato di sicurezza. >> e poi parlando direttamente del Titanic, continua : <<Con quale faccia il Boaed of Trade, che aveva cacciato la sua cara, vecchia, calva testa sotto le ascelle per 10 anni, l'ha poi tirata fuori per stilare ed archiviare un importante rapporto intitolato “unsinkable” e poi l'ha rinascosta nella speranza di non essere disturbato per altri 10 anni? >>. Ad onor del vero bisogna dire che la White Star Line, nel corso della costruzione, aveva già predisposto il ponte lance per l'installazione di un maggior numero di lance e gru ma poi aveva deciso di soprassedere fin quando non fosse stato emanato un nuovo regolamento... Mentre l'Autorità ”dormiva”, l'industria marittima aveva già realizzato che la straordinaria grandezza delle navi richiedeva un maggior numero di lance di salvataggio ma era piuttosto riluttante perché un maggior numero di lance avrebbe finito per ridurre gli ampi spazi dedicati ai passeggeri di prima e seconda classe oltre che compromettere la stabilità della nave... Ma un altro valido e diffuso motivo che fu determinante nella decisione, fu dovuto alla mentalità ricorrente in quell'epoca secondo cui la visione di una grande “esposizione” di lance di salvataggio avrebbe potuto far sorgere il timore che la nave non fosse sicura... Comunque, per placare le coscienze e basandosi anche sull'esperienza del famoso naufragio del Republic del 1909, tutte le “parti in causa” ritennero che una nave con le dotazioni di sicurezza del Titanic sarebbe affondata così lentamente che i soccorsi sarebbero giunti in tempo abbondantemente sufficiente. La funzione delle lance di salvataggio si sarebbe ridotta solo a traghettare i passeggeri fino alla nave o alle navi chiamate in soccorso... Peccato, però, che l'equipaggio non aveva alcun addestramento per l'utilizzo delle lance di salvataggio e ben pochi conoscevano a quale lancia erano assegnati e quale fosse il loro ruolo. Tutto ciò in un contesto in cui non era prevista alcuna esercitazione di salvataggio...

La terza classe.

Nell'intervista rilasciata da Claudio Bossi, riportata alla puntata precedente, abbiamo letto che, per imbarcarsi sul Titanic il costo del biglietto andava dalle 870 sterline di allora per una suite (pari a 87mila euro), a 30 sterline (3mila euro) per una cabina di prima classe, 13,5 sterline per la seconda classe (1.310 euro) e tra le 7,5 e le 3 sterline, a seconda della sistemazione, per i posti di terza classe (pari a 715 e 300 euro). Sul Titanic, per la prima volta, a differenza delle altre compagnie, i passeggeri di terza non avrebbero dovuto portarsi da mangiare ma era previsto, anche per loro, un servizio a tavola (!) Ad eccezione dei minori accompagnati dai genitori, i ragazzi e gli uomini venivano alloggiati nelle cabine di prua e donne e ragazze maggiorenni in quelle di poppa. Nella terza classe furono installati numerosi e robusti cancelli metallici per impedire il passaggio verso le “classi superiori”.In quel periodo vigevano negli Stati Uniti delle rigidissime norme sanitarie per impedire il diffondersi di malattie di cui, purtroppo, erano affetti o portatori gli immigrati di condizioni più umili e disagiate. Alcune grandi compagnie come la Cunard e la White Star, allo scopo di evitare perdite di tempo per il controllo dei passeggeri alla stazione di quarantena di Ellis Island e creare quindi fastidiosi contrattempi ai facoltosi e “sani” passeggeri di prima e seconda classe,

si impegnarono con le autorità americane a creare sulle navi delle nette separazioni dalla terza classe. Dette separazioni, evitando il contatto fisico con la terza classe, erano considerate soprattutto delle barriere sanitarie tali da proteggere da eventuali contagi le "classi superiori". In questa maniera le lussuose navi in arrivo a New York sbarcavano rapidamente tutta la terza classe a Ellis Island per i controlli sanitari, seguiti se necessario da eventuale quarantena, permettendo, così, ai "milionari" di prima classe ed ai passeggeri di seconda, un rapido sbarco alla banchina di arrivo a New York, col pieno consenso delle autorità. La notte del naufragio pochissimo cancelli vennero aperti ma soltanto quando ormai era troppo tardi. Tutti i passeggeri che erano "chiusi" a prora (stimati circa 300 maschi) "affogarono" miseramente.

Considerato l'elevato numero di passeggeri di terza classe deceduti (528 su 706) non mancarono alcune macabre e spiritose considerazioni secondo le quali, per quello che era costato il biglietto, la terza classe avrebbe dovuto comunque dare la precedenza alle altre classi e che fu una grossa disgrazia se, nel frattempo, la nave, "prematuramente", affondò... Quella stessa stampa che aveva tanto contribuito a creare la fama del lussuoso albergo galleggiante e della sua "inaffondabilità", anche se per molti versi legata ai potentati economici delle due sponde dell'Atlantico, cominciò, gradualmente, a diffondere dubbi sulle cause del disastro, a chiedersi se si sarebbe potuto evitare e, soprattutto, a diffondere le voci dei sopravvissuti che raccontavano fatti e comportamenti raccapriccianti oltre che immancabili atti di eroismo durante l'affondamento. In questo contesto grande spazio fu dato alla sorte ed al trattamento dei passeggeri di terza classe che suscitò indignazione e critiche ancora oggi mai sopite.

Tuttavia, Lord Mersey, il Wreck Commissioner della Corona Britannica, nel suo rapporto conclusivo del 30 luglio 1912, dopo solo 3,5 mesi dalla tragedia, liquidava così le critiche ormai diffuse a livello mondiale sull'alto numero di passeggeri di terza classe perduti:

<< E' stato insinuato, prima dell'inchiesta, che i passeggeri di terza classe non sono stati equamente trattati; che l'accesso al ponte lance è stato loro impedito; e che quando, alla fine, essi hanno raggiunto il ponte, la prima e la seconda classe avevano avuto la precedenza nel prendere posto nelle scialuppe. Risulta che non vi è alcuna verità in queste insinuazioni. Non vi è dubbio che la proporzione dei passeggeri della terza classe salvati è molto inferiore alla proporzione della prima e seconda classe, ma ciò è imputabile alla grande riluttanza dei passeggeri di terza classe di abbandonare la nave, al rifiuto di lasciare i loro bagagli, alla difficoltà di portarli in coperta dai loro alloggi, che erano alle due estremità della nave, e ad altre cause simili. Gli interessi dei parenti di alcuni passeggeri di terza classe che sono periti erano curati da Mr. Harbinson, che ha seguito l'inchiesta per loro conto. Egli ha dichiarato, alla fine del suo discorso alla Corte : "Desidero di attestare chiaramente che non c'è stata alcuna evidenza, nel corso di questa inchiesta, che potesse dimostrare che i passeggeri di terza classe furono deliberatamente trascurati... Desidero inoltre dire che non vi è alcuna evidenza che quando raggiunsero il ponte lance ci sia stata qualche discriminazione sia da parte degli ufficiali che da parte dell'equipaggio nelle operazioni di imbarco sulle scialuppe">>.

Lord Mersey conclude : << Sono soddisfatto che la spiegazione dell'eccessiva proporzione delle perdite non sia stata trovata nella insinuazione che i passeggeri di terza classe non furono in alcun modo trattati equamente. Essi non sono stati discriminati. >> (!)

Tuttavia le dichiarazioni ed i commenti " Off records" sia da parte di membri delle commissioni americane che inglesi furono però ben diverse e più in linea con le testimonianze dei sopravvissuti :

<< Non fu trovata nessuna evidenza che potesse dimostrare che i passeggeri di terza classe furono deliberatamente bloccati nei ponti inferiori, anche se è vero che essi (o solo alcuni) trovarono la loro via verso il ponte lance solo quando la nave stava ormai affondando >>. Continuando ad arrampicarsi sugli specchi, alcuni di essi affermarono: << Una ragionevole

spiegazione è che gli ufficiali erano talmente impegnati nella gestione della grave emergenza che “semplicemente” trascurarono di impartire specifici ordini per evacuare la terza classe >>. In definitiva, gli stewards della terza classe bloccarono i passeggeri “sottocoperta” in attesa di ordini che non arrivarono mai... Non ci fu contatto fisico tra i passeggeri e gli stewards che si limitarono, semplicemente, a tenere chiusi i robusti cancelli e portelli che costituivano una netta e “sicura” separazione tra i locali di terza classe e le zone riservate alla prima e seconda classe. Questi “arrangiamenti”, insieme alla insufficienza delle lance e a tante altre assurde anomalie, furono una delle principali cause della perdita di tante vite umane.

Conclusioni

La tragedia del Titanic non fu soltanto un evento marittimo dalle straordinarie proporzioni ma anche un traumatico “shock” che “smontò” tutte quelle certezze create nell’opinione pubblica da una “sopradimensionata” rappresentazione del progresso tecnologico di quell’epoca.

L’affondamento è stato come la fine di un sogno, il sogno della infallibilità della moderna tecnologia che, “manovrata” dalla ricchezza, avrebbe potuto garantire la realizzazione di un mondo “fantastico” e “potente”. L’opinione pubblica mondiale, attonita ed incredula, dovette, con difficoltà, cancellare dalla mente tutte le straordinarie immagini diffuse da una stampa complice degli enormi interessi commerciali coinvolti e prendere coscienza di quanto grave sia stata la collettiva presunzione tecnologica indotta e anche le gravi responsabilità ad ogni livello. J.Conrad puntò subito il dito sulle reali cause della tragedia : progresso al servizio di spudorati interessi commerciali basati solo sul profitto, una nave mal costruita con materiali scadenti, inadeguati e sottodimensionati. << Il Titanic non era una vera nave...era come una gigantesca cisterna del mare, ricoperta di tappezzeria, tutto lusso e senza sicurezza... Somigliava ad un “Ritz del mare”, con poche scialuppe, pochi marinai ma, simile e più fastoso di un Grand Hotel che aveva, in compenso, una piscina, un “café parisien” e uno stuolo di 400 camerieri scelti : tutta una “assurda” e teatrale coreografia realizzata al servizio di un “potentato” economico che raggiunto inaspettati livelli di “grandeur” voleva concedersi il lusso di una traversata atlantica “da sogno”>>. Considerando che la traversata oceanica era di soli cinque giorni, Conrad aggiunge ironicamente : << Come sarebbe stato possibile per questa “elite” concepire di poter passare cinque giorni della loro vita senza una lussuosa “suite”, un “Cafè” e una orchestra ?...>>

Durante i 105 anni trascorsi dal tragico affondamento, il Titanic è stato una fonte inesauribile per una vasta letteratura scaturita non solo dai racconti dei superstiti, ma anche da una inimmaginabile fantasia innescata da tante storie, tante vicende umane, alimentata da tutto quell’alone di sogno che aveva preceduto il viaggio inaugurale anche della nave gemella Olympic. La stampa dell’epoca ebbe una parte rilevante nel riportare, con ampia dose di retorica e romanticismo da “Belle Epoque”, la descrizione di avvenimenti tragici ed eroici che si intrecciarono durante l’affondamento ed il salvataggio dei naufraghi. Famosa e commovente fu la eroica rappresentazione dell’orchestra che suona mentre la nave affonda, immortalata poi nella scena del famoso film. Conrad, quasi a smontare questa immagine, commenta che <<sarebbe stato più bello se l’orchestra si fosse salvata piuttosto che annegare mentre suonava>>. Resta memorabile e significativa la chiusura del suo articolo del mese di luglio 1912 : << Non c’è nulla di eroico nell’annegare, contro la propria volontà, su un’enorme cisterna bucata, senza scampo, per la quale si è pagato il proprio biglietto, non più di quanto ve ne sia di morire per una colica causata dal salmone della scatole difettosa comprata dal droghiere. E questa è la sola verità. La verità priva di sentimentalismo, spogliata dell’abito romantico che la stampa ha intessuto intorno a questo disastro quanto mai futile...>>.

La lezione del Titanic

Dopo l'affondamento, l'incredulità e la costernazione furono gradualmente sostituite da una presa di coscienza collettiva di quanto fosse effimero ed infondato quell'orgoglio tecnologico tanto pubblicizzato e quanto abbia potuto contribuire alla perdita ingiustificata di tante vite umane. Tutto ciò, mentre si cercava freneticamente e "pateticamente" di dare una risposta a tanti interrogativi quali: Come è potuto accadere? Perché è accaduto? Si poteva evitare?... Ma ciò che ne scaturì fu l'impegno prioritario delle istituzioni internazionali e dell'industria marittima, che continua incessante, ancora oggi, a tutela della "sicurezza della navigazione" e "la salvaguardia della vita umana in mare".

Già nel 1912 fu organizzata a Londra una Conferenza Internazionale sulla Sicurezza della Vita Umana in Mare (SOLAS). In tale conferenza, dopo aver enunciato una serie di problematiche di sicurezza in mare si riuscì soltanto a stabilire, con il "Radio Act", le procedure e modalità per regolare le comunicazioni telegrafiche. Solo nel 1914, in una successiva conferenza si incominciò a stabilire una vasta gamma di regole standard per la sicurezza della navigazione. Dopo la Grande Guerra altre conferenze si susseguirono: 1929, 1948, 1960 fino ad arrivare alla quinta conferenza del 1974 definita SOLAS'74 che attualmente rappresenta il riferimento per i successivi emendamenti del '78, '83, '87, '88, '89 e così via. In particolare nel 1988 vennero approvati gli emendamenti della SOLAS '1974 relativi al GMDSS che disciplinava il sistema di comunicazione e le apparecchiature radio che dovevano essere installate.

Il principale obiettivo della convenzione SOLAS fu quello di salvaguardare l'incolumità della vita umana in mare, introducendo degli standard minimi per la costruzione della nave, per il suo equipaggiamento e per le modalità operative degli equipaggi. In questi 107 anni trascorsi dalla perdita del Titanic l'evoluzione tecnologica, le procedure di sicurezza, la preparazione degli addetti e le tecniche di gestione delle risorse umane hanno raggiunto livelli inimmaginabili in quel lontano 1912 in cui si credeva già di aver raggiunto l'apice della tecnologia. Ora si potrebbe affermare con piena consapevolezza che "non è più quel tempo e quell'età" e che, solo oggi, veramente, circolano per i mari del mondo dei lussuosi e giganteschi alberghi galleggianti, addirittura "villaggi galleggianti" che accolgono fino a 8/10.000 persone(!), vanto di cantieri italiani e stranieri, campionari galleggianti di "gigantismo navale" ad alta tecnologia, sicurezza, lusso e divertimento per tutte le tasche e non solo per i "ricconi", ecc.ecc. Si può quindi concludere che i tempi sono cambiati e che, solo ora, siamo veramente all'apice del progresso tecnologico. Dopo 105 anni ci troviamo, quindi, in un mondo completamente trasformato a completamente diverso rispetto a quello in cui il lusso in mare era riservato a pochi eletti. Ma siamo veramente sicuri che tutto sia veramente cambiato? Non vi pare che ci sia rimasto, in comune con quell'epoca, e immutato, nel tempo, quell'orgoglio e quella stessa presunzione tecnologica di allora? Anche oggi, nonostante "i punti di forza" rappresentati da impianti tecnologici d'avanguardia e severe norme di sicurezza, basta un eccesso di presunzione o una distrazione, che viene solitamente liquidata semplicemente come "errore umano", per causare disastri e tragedie ancora più grandi del Titanic. Attenzione! La mancanza di umiltà o l'eccesso di presunzione potrebbero farci scoprire, ad ogni istante, che viviamo in un mondo che si illude di dominare la tecnologia mentre invece ne è solamente "preda".

15 aprile 2017 (105mo anniversario dell'affondamento del Titanic)

Tobia Costagliola

CULTURA DL NEWS

PREMIO LETTERARIO GIORNALISTICO CARLO MARINCOVICH

PREMIO GIORNALISTICO/LETTERARIO CARLO MARINCOVICH

8° EDIZIONE – 20 aprile 2017

“Cultura del mare”

ROMA L'8° edizione del Premio, nato per ricordare la passione e la capacità di divulgazione della nautica e del mare da parte del giornalista di Repubblica scomparso il 18 novembre 2008, si è tenuta oggi al Circolo Ufficiali della Marina a Roma. A questa edizione hanno partecipato 18 libri e 6 articoli, suddivisi nelle rispettive sezioni. Un mix di diari di bordo, di racconti personali, di studi accademici approfonditi e di ricerche del nostro passato. La giuria ha valutato lo stile, la ricerca, la chiarezza, l'originalità, l'emotività ed il coinvolgimento di ogni libro e articolo premiando i primi tre classificati nelle sezioni narrativa e saggistica, il primo classificato nella sezione junior così come il primo classificato nelle due sezioni giornalistiche.

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.

LIBRI

Sezione “cultura del mare” narrativa

3° classificato Isole Minori di Lorenza Pieri - editore e/o

2° classificato Passaggio di Pietro Grossi - Editore Feltrinelli

1° classificato La nave delle anime perdute di Alberto Cavanna - Cairo Editore

Sezione “cultura del mare” saggi

3° classificato Vele Imperiali di Giulio Stagni - Edizioni Incontri Nautici

2° classificati Sulle rotte della serenissima di Franco Masiero - Mare di carta ed.

1° classificato L'ultima scialuppa di Eugenio Giannini - Mursia editrice

Sezione “cultura del mare” Junior

1° classificato L'Elogio dell'acqua di Daniela Maddalena – MarcosyMarcos Ed.

Premio Speciale della Giuria

Oltre il fiume oceano di Cristiano Bettini . Laurus Editore

Sezione “la storia nel mare”

1° classificato Un mare di rum di Mario Veronesi - Rivista Marittima

Sezione “Navigazione”

1° classificato Capitan Repetto alle Hawaii Corradino Corbò – Nautica on line

L'ottava edizione del Premio giornalistico/letterario, indetto dall'autorevole Comitato d'Onore e dalla Lega Navale Italiana è giunta alla fase conclusiva, con la premiazione dei partecipanti, il 20 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).

CONGEDO di Tullio Gardini

Sabato 6 maggio alle 17 si terrà ad Arenzano (Genova) la presentazione di Congedo raccolta di poesie inedite di Tullio Gardini coordinatore di Elegantia Doctrinae , edito da Melangolo. L'evento avrà luogo nella sede di Villa Mina, relatore Stefano Verdino, letture del Gruppo Teatrale La Panchina . Ingresso libero.

Storie di donne dimenticate. Racconti dalle foibe

di Giuseppina Mellace

Giovedì 27 aprile sarà presentato il nuovo libro di Giuseppina Mellace con illustrazioni di Pier Toffoletti, Storie di donne dimenticate. Racconti dalle foibe (Masso delle Fate, 2017).

Attraverso parole ed immagini gli autori creano un “tutto” volto a raccontare, in forma delicata e poetica una serie di episodi drammatici vissuti in una delle pagine più tristi della nostra storia recente: le Foibe. Una serie di racconti, frutto della fantasia della scrittrice romana, che sfiorano le tante verità vissute in quei drammatici momenti e che ci introducono alla ipotetica vita di donne che vivranno successivamente la terribile esperienza delle Foibe. Ritratti dolci, quasi familiari dall'epilogo drammatico, illustrati sapientemente dalla mano dell'artista friulano.

L'incontro si terrà a partire dalle ore 17.30 presso i locali della Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice, in piazza delle Muse 25, Roma.

Introducono: Giuseppe Parlato e Lorenzo Salimbeni (Presidente e Segretario del Comitato scientifico del Comitato 10 Febbraio).

Giuseppina Mellace, insegnante, per la Newton Compton ha pubblicato nel 2014 Una grande tragedia dimenticata, sull'eccidio delle Foibe, con cui nello stesso anno ha vinto il premio “Il Convivio” per la sezione saggistica storica, Delitti e stragi dell'Italia fascista e L'oro del Duce.

PERSONAGGI DEL MARE

descritti dai giovani universitari di Stella Maris

Angelo Storaci

Un capitano che cerca di aiutare il prossimo nella tradizione degli uomini di mare

Dovremmo avere tutti una vita vista mare ed Angelo, nei suoi occhi, rivela di averla avuta in ben 42 anni di esperienza tra le onde e la vita del mare. Completati gli studi, iniziò subito il suo percorso con 2 anni in Marina Militare. Successivamente, fu promosso da Ufficiale a Comandante della Marina Mercantile. Ma la sua brillante carriera prese avvio a seguito dell'indirizzamento da parte di un armatore, Cameli, verso una raffineria di Petrolio. E infatti, proprio in questo settore partecipò, dal 1972 al 1975, alla costruzione di un terminale petrolifero marittimo a Santa Panagia che gli conferì il giusto riconoscimento alla sua

professionalità con il ruolo di Loading Master. La sua eccezionale competenza in quel delicato settore si sviluppò ulteriormente tra il 1978 ed il 1986, seguendo la manutenzione generale della ricezione della materia prima del greggio, con la conseguente spedizione dei prodotti petroliferi. Dopo l'86, per altri 22 anni, la sua onorevole carriera si estese alla coordinazione del noleggio navi per Santa Panagia, nella sede centrale di Genova. La meritata pensione arrivò nel 2008, eppure Angelo Storaci, ancora oggi continua il suo percorso di vita votata al mare perché, com'egli stesso dice: “Non si può essere infelice quando si ha questo: l'odore del mare, la sabbia sotto le dita, l'aria, il vento”, e lo fa restando accanto ai giovani in gamba del Nautico di Genova e della Stella Maris pure genovese dove può incontrare anche il gruppo universitario di economia marittima. Il Comandante Storaci, secondo me, è serio, preparato, ben voluto, affidabile, ed esprime con il suo esempio di vita una parentesi di storia del nostro paese intensa, feconda, vissuta con grande impegno, sempre con dignità e soprattutto con spirito di servizio nei confronti della collettività.

Martina Garibaldi

**da La bussola del Mare, rivista on line del Gruppo giovani
universitari della Stella Maris di Genova**

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CAIO GIULIO CESARE dal cap.LXXIII del “ De bello civili”

Giulio Cesare parla ai suoi soldati dopo aver subito un' inattesa sconfitta da parte delle truppe di Pompeo... Li rincuora con un'esortazione che potrebbe essere accolta anche da noi se, nei momenti bui, cercassimo conforto nel ricordo delle nostre vittorie passate... “Cesare mise da parte i suoi progetti precedenti; pensò di cambiare tutti i suoi piani di guerra. Ritirò contemporaneamente le truppe da tutti gli avamposti, tolse il blocco, raccolse tutto l'esercito in un unico luogo, parlò ai soldati e li esortò a pensare più serenamente a ciò che era accaduto, dimenticando ogni paura, confrontando quel solo insuccesso con le molte battaglie vinte: avevano preso l'Italia senza perdite, avevano pacificato la Spagna contro genti espertissime ed abilissime, avevano sottomesso le province vicine ricche di grano, erano passati incolumi tra le flotte nemiche, sebbene queste occupassero le coste e i porti. Se tutto non era andato come auspicato si doveva ora aiutare la fortuna... Tutti dovevano adoperarsi per rimediare col valore alla sconfitta dovuta sia per lo scompiglio creatosi, sia per qualche errore, sia per la fortuna mancata quando avevano già in mano la vittoria. Guardando al vittorioso passato si sarebbe mutato il danno in vantaggio, com'era accaduto a Gergovia* e quelli che, presi dalla paura, non avevano combattuto valorosamente, è certo che si sarebbero esposti mostrando tutto il loro coraggio, nei combattimenti futuri.”

*Qui, nella guerra contro Vercingetorige Cesare rimediò una sconfitta. Tuttavia, dopo, forte dell'esperienza precedente, conseguì una vittoria che si rivelò definitiva.