

## DL NEWS comunicazione 20 maggio 2018

[A pag. 9 una Venezia come non l'avrebbe descritta nemmeno Thomas Mann ; a pag 17 un ricordo dell'intellettuale Giuseppe Galasso, e poi articoli di Verani, Bartiromo, Vultaggio, le navi dell'intelligenza artificiale...](#)

[Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al \[www.facebook.com/briata.stefano\]\(http://www.facebook.com/briata.stefano\) e \[facebook.com/dlnews2008/\]\(http://facebook.com/dlnews2008/\)](#)

**TTM Tecnologie Trasporti Mare – L'Automazione Navale** , numero 2, marzo/aprile 2018 , la rivista dello shipping è in navigazione con il consueto carico di articoli e di contributi ; numero topico questo perchè contiene la vetrina delle principali società armatoriali italiane : un documento straordinario che aggiorna in dettaglio il panorama della flotta mercantile italiana . Caratteristica unica di questa pubblicazione , che dal 2008 fa parte del gruppo Stampa/Secolo XIX e ora Espresso/Repubblica, è la partecipazione che in 49 anni di vita si è non solo allargata ma è rimasta fidelizzata di associazioni, studi professionali, enti, università, industrie, fornitori, armatori, finanze, cultura, che ne fanno sotto la sapiente guida di Angelo Marletta un unicum nel panorama editoriale . Giornalisti specializzati, collaboratori di decine di anni, gli editoriali di Giorgio Carozzi, storico giornalista dello shipping marittimo portuale, non manca nulla nelle pagine, tutto quello che volete o dovete sapere del vastissimo campo logistico e tecnologico oltre che trasportistico lo trovate qui, cartaceo oppure online .

E-mail: [info@ttmweb.it](mailto:info@ttmweb.it); [www.ttmweb.it](http://www.ttmweb.it);

**VITA E MARE**, *marzo aprile 2018* , 53 anni, organo di stampa del Collegio Nazionale L.C. e M. , periodico di cultura e informazioni marittime , diretto da Bettina Arcuri , l'unico giornale della gente di mare , portavoce anche del Cesma, associazione dei comandanti di navi, radicato nel territorio attraverso le decine di sedi del Collegio nelle città marinare, specchio delle esigenze professionali degli ufficiali . In questo numero alcuni articoli e note tecniche di Mauro Castagnola, Domenico La Fauci, Alfio Leonardi e altri capitani. Uno scoop di Bettina Arcuri l'intervista all'ing. Riccardo Zoppoli , aasistente del prof. Ezio Volta per il progetto Esquilino, la nave del Lloyd Triestino, i viaggi e gli esperimenti della prima nave, anni 65/ 70, italiana designata a navigare con la gestione di un calcolatore .Un laboratorio galleggiante che eseguiva operazioni commerciali in grado di verificare tutte le necessità di sicurezza, navigazione, gestione ottimale con l'obiettivo di riduzione dell'equipaggio . Nave e scienziati italiani da non dimenticare quando si parla di automazione navale, a Genova e Trieste , tra Cetena, Università, CNR, Cantieri, IIC; tra i primi nel mondo insieme a giapponesi, francesi e tedeschi ad avviarci sulla via della nave intelligente.  
[www.collegionazionalecapitani.it](http://www.collegionazionalecapitani.it)

## Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del paese/ L'intervento di Luca Sisto

**LIVORNO.** Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del paese: organizzato dal Ce.S.I. - Centro Studi Internazionali con il supporto della Marina Militare e il patrocinio del Comune di Livorno, il 18 maggio presso l'Accademia Navale di Livorno, si è tenuto il Simposio "Il ruolo del mare nell'economia nazionale e la tutela degli interessi marittimi del Paese" che ha coinvolto i rappresentanti del cluster marittimo nazionale (Marina Militare, MISE, armatori, cantieristica navale, comparto ittico, autorità portuali e Guardia Costiera), dell'industria energetica, di quella delle telecomunicazioni e le associazioni di categoria di altre materie prime fondamentali per il Paese. Dopo l'intervento introduttivo di Andrea Margelletti, Presidente del Ce.S.I., Carlo Lombardi, Segretario della Federazione del Mare, ha illustrato il peso dell'economia del mare per il Paese. Successivamente, Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma, ha affermato che è ormai maturo il percorso, avviato dal presidente Confitarma, per arrivare al più presto ad una governance unitaria del mondo del mare, declinato nelle sue componenti.

Ciò per fare un salto di qualità nella politica dei trasporti nazionali, riconoscere l'importanza del cluster marittimo, accompagnarlo nella crescita, sburocratizzando quando possibile, e soprattutto evitando produzioni normative in controtendenza rispetto alle indicazioni comunitarie in tema di competitività, prive di corretta visione industriale, quali ad esempio il dlgs 221/2016 che rappresenta la prima crepa nel pilastro dello shipping nazionale, cioè il Registro internazionale del 1998 che, con le successive integrazioni anche al comparto cabotiero, ha consentito il raddoppio della flotta e dell'occupazione.

Riguardo alla sicurezza Luca Sisto ha ricordato come l'armamento italiano sia stato co-protagonista con le forze armate nel tentativo di rendere più sicuro il flusso delle rotte marittime. "Un mare insicuro è infatti un mare più costoso: sia per chi naviga che per l'economia di terra".

(Da Confitarma)

**Flotta mondiale:** secondo le statistiche di Clarkson Research, all'inizio di aprile la flotta mondiale era pari a 94.367 navi per 1,300 mln gt, con un aumento del 2,9% rispetto ad aprile 2017. Nei primi 3 mesi del 2018 sono state ordinate 192 navi per 12,2 mln gt mentre 411 navi per 16 mln gt sono state consegnate nello stesso periodo portando l'orderbook totale a 3.503 unità per 141,9 mln gt. Con 5.487 navi per 217,1 mln gt, la flotta greca è la più grande del mondo seguita da quella dei giapponesi (8.474 navi e 165,2 mln gt), dei cinesi (7.487 navi e 156,6 mln grt).

## ANZIANI AL MASSACRO, MA 157MILA GIOVANI NEL 2017 SENZA LAVORO SONO EMIGRATI ALL'ESTERO, PERCHE' PRENDERSELA SEMPRE CON I PENSIONATI ?

Istat: "Italia secondo Paese più vecchio al mondo ( dopo il Giappone) . Niente mobilità sociale: dote familiare determinante per il successo". Il rapporto 2018: ci sono 168,7 anziani ogni 100 giovani. E solo il 18,5% di chi parte dal basso si laurea e il 14,8% ha un lavoro qualificato. La spesa per protezione sociale è al 30% del pil, dato superiore a quello registrato in tutti gli altri Paesi dell'Unione Europea: la media è al 28,5% - Basta con gli anziani che sono troppi e grazie alla superficialità degli articoli dei media sono quelli che frenano lo sviluppo sociale dei giovani, costano alla società in termini di pensioni e assistenza, NO invertiamo la fake news: si dovrebbe sempre associare la notizia che gli anziani vi stanno sulla palle con il fatto che negli ultimi due anni dall'Italia sono andati all'estero più di 300 mila giovani perchè nel nostro paese non c'è lavoro , nel 2017 153mila giovani che fanno reddito all'estero. E parliamo ancora di società di anziani ? Bene, aggiungiamo che non si vedono vie d'uscita perchè i giovani scappano da questo Paese ...

## SALONE NAUTICO A GENOVA: FATE PRESTO PRIMA CHE LE RUSPE ABBATTANO GLI ULTIMI PADIGLIONI

Clima di festa alla presentazione del 58° Salone Nautico di Genova, in programma dal 20 al 25 settembre 2018 nell'area fieristica del capoluogo ligure. All'evento, che si è svolto nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, hanno partecipato il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, la presidente di Ucina Confindustria Nautica, Carla Demaria ed il presidente di Camera di Commercio di Genova, Paolo Odone.

Segnali di rilancio per uno dei settori strategici del Made in Italy si erano già fatti sentire prepotentemente durante la scorsa edizione ma il Salone Nautico 2018 si annuncia come quello dei record. I fantasmi della crisi, che fino a poche edizioni fa si aggiravano come spauracchi tra le banchine della Fiera di Genova, sembrano ormai un brutto ricordo ed oggi gli organizzatori, i rappresentanti delle istituzioni e le aziende del comparto guardano con fiducia e ottimismo al futuro...

(Da Liguria Nautica)

## ALLA UE E ALL'ESTERO SI SONO ACCORTI DELLA DIFFICOLTA' TUTTA ITALIANA DELLE CERTIFICAZIONI E DEI CORSI OBBLIGATORI PER L'ESAME DA UFFICIALE

Bruxelles Le difficoltà da noi denunciate fino allo stremo delle nostre forze e con la rinuncia a parlarne ancora delle certificazioni e dei corsi cui devono sottostare i marittimi italiani particolarmente gli ufficiali a causa di un ottuso stupido monopolio

interpretativo della burocrazia del MIT sulla materia normativa obbligatoria , sta approdando alla Commissione europea dove è iniziata una procedura di infrazione verso l'Italia nella formazione e applicazione dei training e del percorso corsuale suddiviso in 70 centri con costi e calendari dispersivi, esami in capitaneria come lotterie , dove ogni direzione fa e decide senza confrontarsi con le esigenze dei naviganti. Anche il Parlamento europeo sulla spinta dei sindacati, in particolare della Filt-Cgil ha denunciato quanto sia oneroso , complicato, vessatorio per i marittimi italiani ottenere e rinnovare i certificati IMO STCW . E c'è di mezzo anche la Maritime Labour Convention , l'Italia è accusata di non provvedere alla lettera e agli obblighi della normativa della MLC 2016.

## NAVIGARE NELL'ARTE AL GALATA MUSEO DEL MARE

GENOVA E' stata allestita un nuova Sala Le navi e i porti con i dipinti della Fondazione Paolo Clerici.

La collezione permanente Le Navi e i porti Navigare nell'Arte arricchirà il percorso espositivo del Galata Museo del Mare a partire dal prossimo giugno.

Il progetto è realizzato grazie alla sponsorizzazione della Coeclerici spa ed è curato dal Mu.MA in collaborazione con l'Associazione Promotori Musei del Mare onlus

Per info: [eventi@promotorimuseimare.org](mailto:eventi@promotorimuseimare.org)

Segreteria Organizzativa

Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus

Galata Museo del Mare

## TOWARD AUTONOMOUS SHIPS

### 3° Forum Shipowners & Shipbuilding

TOWARD AUTONOMOUS SHIPS come cambieranno il mondo dello shipping

Genova, 13 giugno 2018 - Istituto Nautico San Giorgio.

L'automazione 4.0 sta per arrivare nel mondo dello shipping, dove la progettazione di "autonomous ships" - navi senza equipaggio - è già a buon punto: potrebbe rivelarsi l'innovazione più rivoluzionaria degli ultimi decenni e, come tutti i cambiamenti epocali, portare con sé stravolgimenti sia positivi sia negativi.

Quali sono gli scenari concreti del settore a livello tecnologico e logistico - portuale? E quali sono i rischi, le opportunità e i vuoti normativi della navigazione autonoma da un continente all'altro?

Queste, e molte altre domande anche in tema sociale e occupazionale, saranno oggetto del dibattito tra esperti italiani e internazionali che si incontreranno a Genova il prossimo 13 giugno.

La partecipazione all'evento è gratuita,

L'iscrizione obbligatoria a causa del limitato numero di posti in sala.

TEMI DELLA CONFERENZA

Tecnologie a bordo e a terra /Costi di gestione e costi per l'innovazione/ Finanziamenti e mercato/Ambiente ed emissioni/ Sicurezza/ Normativa e assicurazioni /Formazione e occupazione.

Segreteria organizzativa: [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)

## SONDAGGIO TRA I NAVIGANTI : NO ALL'EUFORIA

Hanno risposto sui temi in percentuale assertiva:

Sicurezza: 2% per totale automazione, decisioni dal sistema;

3% interventi rari ;

23% interventi umani nel sistema conduttore/ sistema ship to shore;

44% a bordo equipaggio;

17% si/no decisione a bordo;

29% decisione a bordo;

16% manuale, no all'automazione ;

Problematiche navigazione di navi autonomas: 38% cabotaggio

39% aree portuali e pilotaggio

Navigazione d'altura : 12% rischi maggiori

AI Artificiale Intelligence , il 4.0 nel cloud ci salverà la vita futura ? E il 3D con i robot interverrà nella riparazione manutenzione delle parti nave?

## CLIMATOLOGIA: SCAMBI ENERGETICI E FONDALI MORTI

Nel Golfo di Oman manca ossigeno: un gruppo di ricerca dell'Università dell'East Anglia (UEA) ha trovato una gigantesca 'zona morta' proprio in questa parte del Mar Arabico. Un disastro ambientale che rende impossibile la vita marina, probabilmente dovuto ai cambiamenti climatici, agli scarichi in mare di acque inquinate, nonché all'uso di fertilizzanti.

Una "zona morta" è così chiamata perché fortemente carente di ossigeno e quindi inadatta alla vita. Quella individuata nel Mar Arabico è stata confermata da robot subacquei chiamati Seagliders, in grado di raccogliere dati in aree precedentemente inaccessibili a causa della pirateria e delle tensioni geopolitiche.

I Seagliders sono robot sottomarini, con dimensioni simili a quelle di un piccolo sommozzatore umano, ma possono raggiungere profondità di 1000 metri e percorrere l'oceano per mesi, percorrendo anche migliaia di chilometri. Numeri irraggiungibili per qualsiasi essere umano.

Due di questi robot sono stati usati nel Golfo di Oman per otto mesi, e hanno comunicato via satellite dati sui livelli di ossigeno nell'acqua e sulle correnti che trasportano il gas vitale da una zona marina all'altra, consentendo ai ricercatori di tracciare una sorta di mappa dell'ossigeno dell'area complessiva.

E i risultati sono stati impressionanti quanto spaventosi: in zone dove gli esperti pensavano di trovare discreti livelli di ossigeno, si trova invece un'area più grande della Scozia che ne è quasi priva. E non è una situazione naturale, né frutto di una bizzarra evoluzione.

“Le zone morte sono aree prive di ossigeno - spiega Bastien Queste, coautore dello studio – Nell’oceano queste sono anche conosciute come ‘zone minime di ossigeno’ e si trovano di solito tra i 200 e gli 800 metri di profondità in alcune parti del mondo - Sono un disastro aggravato dai cambiamenti climatici, poichè le acque più calde contengono meno ossigeno, e da fertilizzanti e acque reflue che corrono dalla terra ai mari”.

## “Il Mar Arabico è la zona morta più grande e più densa del mondo

“Il Mar Arabico è la zona morta più grande e più densa del mondo. Ma fino ad ora nessuno sapeva davvero quanto fosse grave la situazione, perché la pirateria e i conflitti nella zona hanno reso troppo pericoloso raccogliere i dati [...] Le nostre ricerche mostrano che la situazione è in realtà peggiore di quanto temuto, e che l'area della zona morta è vasta e in crescita. L’oceano sta soffocando”.

E il problema non è solo per la vita marina. Anche tutti coloro che si affidano agli oceani per il cibo e il lavoro avranno conseguenze sempre più pesanti. La situazione è così grave, inoltre, da interferire anche con la crescita delle piante.

“Quando l’ossigeno è assente – continua a questo proposito Queste - il ciclo chimico dell'azoto, un nutriente chiave per la crescita delle piante, cambia drammaticamente. Tanto che si produce ossido di azoto, un gas a effetto serra 300 volte più potente dell’anidride carbonica”.

I ricercatori hanno anche effettuato delle previsioni via computer sul futuro e i risultati sono deprimenti. Le simulazioni dell’ossigeno oceanico mostrano infatti una diminuzione del gas vitale nel prossimo secolo e un’espansione delle zone minime di ossigeno.

Una piccola speranza potrebbe arrivare dalla correnti, in grado, forse, di “ridistribuire l’ossigeno”. Ma perché sperare sempre che la natura compensi i nostri errori quando abbiamo tutti gli strumenti per invertire una rotta pericolosa per noi e il nostro pianeta?

La ricerca è stata pubblicata su Geophysical Research Letters.

Roberta De Carolis

***Commento:** Un bicchiere di sostanze chimiche rilasciate da navi può produrre un chilometro quadrato di mare morto..... Ma per anni abbiamo scaricato nel Mar Rosso le acque sporche delle cisterne per arrivare puliti ai terminal in Golfo Persico, non risulta che il Mar Rosso sia morto... E nemmeno il Mediterraneo, come pronosticava Cousteau.*

## LE CONFESSIONI

di Anna Bartiromo

*Tra cambiamenti climatici e delinquenti abituali*

... Come cambia il modo di valutare le persone... Ci si mettono anche le leggi (o normative che siano). E qui mi sono davvero divertita a proposito

del maneggiare il danaro della gente di mare.

Ovvero circa le qualità che debba possedere qualcuno preposto all'uopo.-c.f.r.f.Scopinich- che riferisce: Non essere delinquente a.b.i.t.u.a.l.e e/o non aver subito condanne superiori a t.r.e. anni. In verità anch'io non riuscirei a dormire la notte e, quindi saremmo già in due. Ciò mi induce a pensare alcune cose, o chi ha optato favorevolmente per questa decisione non ha più alcuna stima in nessun essere umano (da qualunque ambiente provenga), o è convinto che la stirpe dei "perbene" sia totalmente estinta o e, magari potrebbe essere la cosa più probabile, è talmente preoccupato della labilità di chi emette sentenze da minimizzarne gli eventuali contenuti. In breve intendo che ci si fida meno di coloro che avrebbero condannato gli ipotetici trasgressori sopracitati che dei veri colpevoli. E qui mi sovviene qualcosa della matematica a proposito dei numeri quando ci chiedevamo se un 'numero' ci stava o no'. E, in proposito, io direi che, sì, ci può stare. Il motivo deve essere questo. Intanto sono leggermente contrariata poichè, non avendo alcuno dei, (requisiti?) sopracitati, capisco bene che nessuno mi affiderebbe 1 euro in gestione.

Quanto ai cambiamenti atmosferici aggiungerei ( in tutta umiltà) che oggi c'è, a mio avviso, da valutare un altro fattore sensibilizzante e scatenante i repentini e altalenanti mutamenti climatici, tanto pericolosi alla navigazione e ai naviganti- le continue, irresponsabili, emissioni di sostanze chimiche tossiche nell'atmosfera, le p.r.o.v.e. inconsulte di lanci di testate nucleari miste a chissà quali altri insiemi dannosi, le varie eruzioni con immissioni di gas e ceneri sottili nell'aria-vedi quella recente in corso del KILAWEA nelle HAWAII che certamente urtandone la massa, la rende preda dei venti con spostamenti inattesi e, non sempre prevedibili. In un mondo che sta, ahimè, andando alla rovescia ne vedremo delle belle. E ora un po' di Mitologia geografica. Benvenuti in Calabria di fronte alla punta di SCALEA c'è un'isola non molto grande ma piena di fascino per le sue rinomate grotte come quella DEL MONACO ad es. ed altre, dove stalattiti e stalagmiti la fanno da padrone ovvero l'isola di DINO. In realtà l'isola della NINFA LEUCOTEA o anche DEA BIANCA, allora, nella lontana Grecia considerata protettrice dei naviganti ma ancora oggi, investita di una certa magia da chiunque ne attraversi il piccolo, stretto golfo nel mezzo, dove ben lo sanno i marinai, ci sono correnti forti e contrastanti che, a quel che si dice, mettono paura.

E tuttora alcuni rivolgono un pensiero a questa DEA. Allorchè il MITO venne assimilato dalle genti ITALICHE, il nome di LEUCOTEA venne sostituito da "MATER MATUTA" ovvero madre dell'AURORA e perciò -BIANCA-.. In realtà sono convinta che tutto il mare, a qualunque latitudine ci si rivolga, sia uno scrigno di antiche leggende e misteri non ancora svelati ma che sono responsabili, in parte della nostra vita e delle nostre storie... Concordo inoltre con quello studioso moderno che vorrebbe fare di tutto il MARE un grandioso Museo subacqueo. P.S. la presentazione in diretta TV del libro che tu pure Carissimo Decio hai recensito tempo fa "L'IMPONDERABILE" è



andata bene. Grazie sempre di cuore.

Anna Bartiromo

## IL GOVERNO OMBRA DELLA BUROCRAZIA

di Adriano Verani

TRIESTE .Leggo " Il Governo Ombra della Burocrazia" e volentieri condivido. La burocrazia che nella macchina dello Stato dovrebbe essere il motore dell'efficienza, pare che - quasi animata da uno spirito maligno - abbia come primo scopo il perpetuarsi di sè stessa, quale organismo saprofita delle forze produttive. E' pacifico che uno Stato, per quanto leggero possa essere, non potrà mai essere del tutto privo di una rete di burocrati che trasmettano al popolo il volere del Leviatano e che sanzionino chi non si acconcia ad esso. Ma tra questo peso -che per quanto minimo, è ineludibile - e una vera e propria Camicia di Nesso che imbrigli iniziativa, spirito positivo, necessità cogente di risposte rapide, lo scivolamento è facilissimo qualora non vi sia l'educazione civile che ne blocchi la metastasi. La burocrazia tende ad essere una manifestazione di corpi dello Stato che da serva tende sempre a farsi padrona. Anche se non è molto di stile parlarne tuttavia la remunerazione degli stipendi dei dipendenti dello Stato ha di gran lunga superato quella del dipendente del lavoro privato e pur senza privarsi di quelle tradizionali tutele ( difficoltà di licenziamento, no C.I.G. ecc.) che essendo tecnicamente monetizzabili, aumentano enormemente il valore dello stipendio statale . E tutto ciò ,mentre il lavoro privato - che produce la ricchezza da distribuire - soggiace a condizioni di disciplina, di rischio e di stipendi più esigui. Con queste premesse diventa assolutamente immorale e indecente che i lamenti di certe categorie ( leggi, p.e. scuola) pretendano l'allineamento agli stipendi della categoria parallela in altri Stati. Se si dice : "I dipendenti della scuola in Germania, Francia , Regno Unito guadagnano tanto e noi vogliamo guadagnare come loro!" non è dato di capire la 'ratio' del ragionamento. E allora cosa dovrebbe dire il marittimo, il metalmeccanico, lo spazzino, l'impiegato? Non hanno anche loro, allora, il diritto di pretendere gli stessi stipendi dei loro pari in Germania ecc. ecc. o forse sono i Figli di un Dio Minore e sono soggetti ad altre legislazioni? Insomma così come il fante se ne sta in trincea in faccia al nemico con il fango,il sangue e la merda fino alle ginocchia mentre i furieri sono al caldo nei ben forniti magazzini dove il mangiare non manca, così il lavoro privato che produce la ricchezza da distribuire rischia i licenziamenti, deve sopportare la concorrenza, deve fare i contratti secondo la temperie del momento mentre il dipendente dello Stato salvaguarda sempre la sua sicurezza e quanto ai quattrini sa che comunque arrivano. Perchè tutto questo pistolotto ? Per il gusto della polemica? Ebbene, in parte sì; ma l'altra riguarda l'alta burocrazia dello Stato della quale parlava molto opportunamente l'articolista. Questa alta burocrazia non potrebbe operare in tranquillità e sopravvivere senza avere un solido 'ubi consistam' e cioè i piani bassi della gerarchia pacifici e soddisfatti. Per giungere a ciò si alleano due forze in altri momenti antitetici : 1) L'alta burocrazia- di cui si diceva- che spinge le forze politiche al soddisfacimento economico dei subalterni e 2) Il Sindacato che ormai in grave traversia nel lavoro produttivo privato , ha nel pubblico tessere,



cespiti,visibilità e non vuole perdere quest'ultimo ridotto. Cosa ne deriva:1) Che qualsiasi Governo è sempre - consapevole o inconsapevole- ostaggio dell'Alta Burocrazia che comprende anche la Magistratura. 2) Che uno Stato bene ordinato deve avere il controllo effettivo di tutte le sue parti e non esserne invece controllato e condizionato. Una cosa mi chiedo e mi riferisco al libro 'La Casta' . In questo lavoro viene preso di mira il politico medio. Ma a parte l'acidità di stomaco che l'argomento provoca, è la stessa cosa che sparare sulla Croce Rossa:A) Vi è ormai un turn-over degli eletti molto consistente per cui il politicante di mestiere ( anche se preferisco uno che sappia come muoversi ad un onesto ma spaesato giovinotto) è praticamente sparito.B) Il politico in realtà- a parte la sonorità della chiacchiera- ha un potere minimo e il suo impatto sull'opinione pubblica,se va bene, è di fastidio. Ma il vero potere che si muove anche per vie carsiche è appunto quello della grande burocrazia di Stato, inattaccabile, inamovibile,invincibile, onnipotente e pur nel suo basso profilo e nella silenziosità del suo agire è sempre presente con ogni Governo e ogni Regime. Chissà se gli autori de 'La Casta' hanno previsto un libro inchiesta anche su questa amabile categoria?

Adriano Verani

**COMMENTO.** *Un caro amico ( sempre di Trieste ) mi ha mandato un articolo pubblicato da Il Sole24ore del 6 maggio 2018 di Alberto Mingardi intitolato “ I limiti di regole burocratiche “ che recensisce il libro di Nassim N. Taleb “ Skin in the Games Hidden Asymmetries in Daily Life” , Random House, New York , \$30 . Mingardi estrapola necessariamente alcuni principi come l'elogio delle cose che s' imparano sul campo, , della responsabilità come marchio di una vita virtuosa, dell'errore come strumento di conoscenza, l'allergia all' autocritica dei manager , pensano in termini di azioni , mai di interazioni... La burocrazia è diventata una scienza ? ( DL)*

## L'INDAGINE

di Tobia Costagliola

*Pubblichiamo un articolo che stupirà i nostri lettori con lo scopo, documentato da illustri testimonianze e chiavi di lettura irrivali cui non eravamo più abituati , di stimolare un dibattito asimmetrico e trasgressivo , cioè partiamo dal paradosso di una città che ha bisogno di riscrivere la sua storia moderna avendo esaurito la spinta storica e con un futuro pieno di incognite .*

## Venezia rischia il suo Patrimonio universale

### Una città chiave della cultura ma anche dei trasporti

A Venezia e alla sua Laguna è stato riconosciuto, gradualmente, nei secoli, un eccezionale valore universale. Tuttavia, soltanto nel 1987, il Sito di Venezia e della sua

Laguna è stato iscritto nella lista del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO con le seguenti motivazioni : *per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico straordinario.*

*La Laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, dove si trova la maggiore concentrazione di beni culturali e di espressioni artistiche, stratificate nei secoli. Il Sito può essere considerato come un "paesaggio culturale" che illustra l'opera combinata dell'uomo e della natura nel corso del tempo sotto l'influenza di vincoli fisici e di opportunità ambientali, sociali, economiche e culturali.*

## Vedutisti vecchi e nuovi

Con l'avvento della fotografia, le immagini di Venezia si sono rapidamente diffuse in tutto il mondo e hanno acceso il comprensibile e "legittimo" desiderio di ammirare questa meraviglia da vicino. Ma le meraviglie di Venezia erano tuttavia già sufficientemente conosciute anche nei secoli precedenti, in entrambi gli emisferi, grazie ad artisti e pittori che le hanno mirabilmente immortalate. Basterebbe evocare le splendide opere di "vedutisti" del settecento come : Gaspar van Wittel , Luca Carlevarijs , Jan Frans van Bloemen , Antonio Canal, detto Canaletto, Bernardo Bellotto (unico nipote e allievo di Canaletto) Francesco Guardi, Giovanni Paolo Pannini , ecc,ecc.

## "Stridor" d'immagini vecchie e nuove

Un patrimonio che oggi ha bisogno dell'intelligenza dell'uomo per sopravvivere

Ma la peculiarità straordinaria di Venezia è che, ancora oggi, con una macchina fotografica, possono essere riprese non solo le vecchie tele raffiguranti Venezia ma, addirittura, le vedute originali che le hanno ispirate. Sarò forse troppo nostalgico ed entusiasta ma sono certo che un Canaletto redivivo sarebbe in grado, ancora oggi, di trovare delle inquadrature "classiche" intatte ed invariate nel tempo. Ciò grazie all' incredibile, quasi soprannaturale capacità di sopravvivenza di questa città e della sua laguna. Nonostante tutto! Fin qui si ha l'impressione di un sito che sembra "tutelarsi", "proteggersi" e "difendersi" da solo ma, purtroppo non è così.

Quel patrimonio dianzi descritto, dai mille risvolti culturali, artistici, architettonici ecc, non può continuare a sopravvivere protetto soltanto dalla sua stessa natura. Ha bisogno dell'intelligenza dell'uomo, non di una intelligenza tanto eccezionale come quella dei suoi geniali costruttori, ma di una intelligenza anche al di sotto della media. Una intelligenza sufficiente a comprendere che, ancora oggi, grazie ai suoi originali costruttori che hanno lavorato anche per i secoli ed i millenni futuri, basterebbe "fermarsi" per riportare alla "calma" originale quelle acque tanto devastate ed agitate dal movimento di ogni specie di natanti, dai motoscafi veloci alle grandi navi. Attualmente diventa sempre più frequente la diffusione di immagini di Venezia che sembrano , per un verso, attrarre, meritevolmente, nuovi "curiosi" mentre, per altro verso, offuscano o sostituiscono le tradizionali e splendide immagini del Canal Grande, di Piazza San Marco, della Salute, ecc. Si tratta delle sagome di quelle grosse navi da

crociera che, riprese dalle postazioni più diverse, sembrano sfiorare i tetti . In realtà, alcune inquadrature riprese dall'interno delle calli o dei rii, dei fondaci o campielli, danno l'impressione di moderni condomini o centri residenziali piantati nel Canal Grande senza alcuna evidenza di acqua né dei classici campanili e storici palazzi.

## Vendere Venezia o vendere cara la pelle...

Qualcuno dice che si tratta di teleobiettivi di grande potenza che, modificando la realtà delle immagini, suscitano grande curiosità e attrazione. Ma, per altri, abituati alle storiche e tradizionali immagini lagunari tanto care, scatta solo un sentimento di indignazione per questa nuova, continua dissacrazione di un sito tanto delicato e straordinario. Tiziano Scarpa, scrittore veneziano, premio Strega 2009 per il romanzo Stabat Mater e autore, nel 2018, del romanzo Il Cipiglio del Gufo, ambientato a Venezia, oggi, racconta :

*<< Venderla agli stranieri ? O forse l'abbiamo già venduta? Venezia è vittima della sua straordinaria bellezza. Presa d'assalto da orde di turisti, capitale dei bed & breakfast, ostaggio delle grandi navi da crociera. Viverci è diventato quasi impossibile. [...] Abitiamo in un fossile urbanistico, dove i turisti sono ormai la regola e i residenti, l'eccezione.[...] Ci stiamo estinguendo, non abbiamo i numeri per fare massa critica. Non resta che vendere cara la pelle.[...] >>* E, infatti, le statistiche rivelano che, negli ultimi 50 anni, la popolazione di Venezia si è ridotta da circa 116.000 a 53.000 abitanti...

## Il sacco della Laguna e le querele

Le considerazioni di Scarpa erano state precedute da posizioni ben più pesanti sostenute dai Indro Montanelli che, già mezzo secolo fa, tuonava , dalle colonne del Corriere della Sera, ancor prima dello scandalo del Mose e tre anni dopo l'alluvione del 1966 (aqua granda), contro il “sacco della laguna”. L'apertura del Nuovo canale Petroli, una via d'acqua profonda 20 metri, avrebbe aumentato in modo esponenziale la frequenza delle acque alte. La zona industriale di Marghera e gli interramenti avrebbero fatto il resto. Accuse come << O sono inetti o sono ladri>> oppure titoli come <<Far West sulla laguna>> che, oltre a denunciare la speculazione per l'acquisto dei terreni in barena, evidenziavano lo scempio ambientale , provocarono diverse querele contro Montanelli e il neonato “ Fronte di Venezia”, da parte del sindaco DC, il Presidente del Consiglio Regionale, Unione Industriali, Consorzio di Bonifica ed altre istituzioni amministrative e politiche.

Interviene la Magistratura e, dopo un anno di udienze, seguite dalla stampa nazionale e internazionale, le querele vengono ritirate. Circa 25 anni dopo altra querela poi ritirata : Il settimanale il Mondo pubblica un servizio di G.F.Turano e E.D'Antona dal titolo “Le idiozie che costano miliardi” con il Mose in copertina.. Il Potente consorzio Venezia Nuova chiede i danni a Italia Nostra...

## Fervono le iniziative per la preservazione

Son ben note le vicende degli ultimi anni: dopo il Mose, moribondo prima ancora di

nascere, il referendum di due anni fa con cui i veneziani si erano espressi contro le grandi navi in laguna e contro nuovi scavi nei canali, il decreto Clini Passera del 2012 con il quale si vieta il transito nel canale di San Marco e della Giudecca alle navi con stazza superiore a 40.000 tonnellate lorde, dopo aver trovato una via alternativa. Nei lunghi anni trascorsi, diverse vie alternative sono state indicate e poi bocciate. Dopo la bocciatura del progetto di scavo del canale Contorta S. Angelo, il Porto aveva bocciato il Progetto Venice Cruise 2.0 ( Duferco-De Piccoli) ed era stata avviata la procedura il progetto Tresse Nuovo (ingresso in Marittima attraverso il Canale Petroli, via Marghera) e infine ci si era indirizzati verso il Canale Vittorio Emanuele. Ma nella prima settimana di maggio 2018 il TAR del Veneto ha rigettato il ricorso dell'AdSP (ai tempi del Presidente Paolo Costa) contro il Progetto Duferco-De Piccoli). Si ritorna, quindi, dopo 6 anni, al punto di partenza e si attende la formazione del Nuovo governo per avere degli interlocutori che possano dare il via ad un nuovo iter. Ma l'AdSP persiste nell'opposizione nonostante il progetto Duferco fosse stato l'unico ad avere il parere favorevole della VIA ( Valutazione Impatto Ambientale). E la telenovela continua. Nel frattempo le grandi navi, anche se un po' più piccole... continuano a "sforare" milioni di passeggeri all'anno che, insieme alle orde di turisti che arrivano via terra, continuano a soffocare la città con somma soddisfazione degli "addetti al commercio" che non sono più quelli di una volta. Tiziano Scarpa, nello sfogo a cui si accennava sopra, evidenzia che intorno a San Marco il 99% dei ristoranti è gestito da cinesi, albanesi e mediorientali. Nel resto della città solo la metà è in mano a imprenditori locali ( i dati sono dell'associazione Gruppo 25 Aprile). E ancora, Maurizio Dianesi, che ha scritto decine di articoli sulla gestione illegale del Tronchetto, ne ha anche parlato nel suo libro Nel Nido delle Gazze Ladre (Milieu Edizioni) che dovrebbe leggere chiunque voglia sapere cosa rischiano Venezia e la sua laguna: un futuro in mano a mafia e ndrangheta, che qui sono già sbarcate. << Il processo di corrosione non si limita alle pietre, alle case, alle cose >> diceva Montanelli già nel 1968.

## Venezia e l'Unesco

Attualmente, mentre si discute e si dibatte per trovare una soluzione per la "mortale miseria" a cui Venezia sarebbe destinata se venissero meno le navi da crociera (sic!) , Venezia corre il rischio di morire davvero per altri motivi... Se ne preoccupa finanche l'UNESCO che nel 2017 stava per iscrivere Venezia nella "Black List" per l'espulsione dai Patrimoni dell'Umanità. Fortunatamente, nella riunione del 6 luglio dello stesso anno del Comitato del Patrimonio Mondiale a Cracovia, la bocciatura è stata scongiurata. Era stata evidenziata, dai rappresentanti veneziani, la complessità dei problemi e le soluzioni inerenti lo stato di conservazione del Sito già individuate e in corso di definizione.

Tuttavia, l'aggiornamento sullo stato di conservazione del Sito Unesco, illustrando i progressi ulteriormente raggiunti, è programmato per il 1 dicembre 2018, affinché sia valutato nella 43/a sessione del Comitato del Patrimonio Mondiale del 2019. In quella data, Venezia sarà pronta a superare l'esame ?

Qualcuno potrebbe dire: "ma chi se ne frega dell'Unesco ?!" ... Come qualche altro va dicendo: "ma chi se ne frega dell'Europa?!"...

## Venezia e Indro Montanelli

Avevo citato Montanelli e non posso fare a meno di citarlo ancora, per il suo particolare rapporto che lo legava a Venezia. Attingo a Nuova Italia Accademia Adriatica di filosofia:

Indro Montanelli, tra gli anni Sessanta e Settanta per la Rai realizzò tre reportage televisivi dedicati alla salvaguardia delle città che egli aveva maggiormente nel cuore. Approdò a Portofino per impedire alla speculazione edilizia di deturpare i boschi. A cinque anni dall'alluvione del 1964, ritornò a Firenze, raccontando le ferite in via di guarigione. Ma è di Venezia che Montanelli prese le difese, con veemenza, a tutto campo, in tv e sulle pagine del giornale. Quando, nel 1968, decise di raccontare a gamba tesa l'incuria, la caduta e il degrado della grande città veneta, fece con una prima serie di quattro articoli pubblicati sul "Corriere della Sera", 22, 23, 24 e 26 novembre del 1968. Alle inchieste, pubblicate sul quotidiano, affiancò quella televisiva "Montanelli - Venezia", trasmessa in Rai il 12 novembre del 1969. Nel film-inchiesta, l'esordio di Indro fu perentorio. Il cronista dominava la scena, al centro del palcoscenico sul Canal Grande, sgombrando il campo da equivoci o preamboli di circostanza. Nei racconti di Indro per Venezia, agiva il demone del passato, la dura e solenne voce dei dogi, la maestria tecnica degli antichi veneziani, la grandeur politica, artistica, diplomatica e commerciale della Serenissima. L'inchiesta giornalistica e il documentario televisivo di Indro Montanelli che, al di là del dibattito su Venezia moderna o antica, su Venezia viva o agonizzante, a distanza di anni, si confermano due autentici documenti storici.

Riportiamo un "botta e risposta" tra Ettore Beggiato, storico veneto, e Indro Montanelli.

Dal Corriere della Sera, 24 settembre 1996

Caro Montanelli,  
nell'interessantissimo volume di Gian Antonio Stella "Schei", a pagina 119, lei parla di Venezia, della Repubblica Veneta come "una civiltà non italiana (quale la Serenissima mai fu né mai si sentì), ma europea e cristiana". E' così gentile da spiegarmi il significato di un'affermazione così perentoria?

Ettore Beggiato

-----  
Caro Beggiato,  
la mia affermazione non pretende affatto di essere originale e peregrina. Essa è condivisa da tutti gli storici di Venezia perché è la storia di Venezia che la suggerisce, anzi la impone. Venezia non svolse mai una politica italiana come il Piemonte dei Savoia, la Lombardia degli Sforza, la Toscana dei Medici, gli Stati del Papa eccetera, che consumarono il loro tempo e le loro sostanze a contendersi il dominio della penisola. Di questa, Venezia, non tentò mai di sottomettere alla propria sovranità più di quanto le occorreva per tenersi al riparo da eventuali attacchi terrestri e per impedire ai rivieraschi della laguna di sviluppare centri e mercati che della laguna potessero turbare gli equilibri e fare concorrenza a Venezia; sotto la sua sovranità una Mestre non sarebbe mai nata. Quanto alle preesistenti città che vi erano incluse, compresa la sua Vicenza, non credo che del dominio veneziano conservino buon

ricordo, perché invece di favorirne lo sviluppo, lo compresse. Comunque, per vedere com'era orientata la diplomazia veneziana e quali interessi vi prevalessero, basta leggere i famosi rapporti dei suoi altrettanto famosi ambasciatori, esemplari modelli di analisi politiche (io, sia chiaro, non li ho letti tutti, ma qualcuno sì) per capire che la Serenissima non fu mai in gara per la supremazia in Italia, ma per quella sui mari (Adriatico, Mediterraneo, Mar Nero), per l'espansione e la difesa del suo vasto impero costiero e insulare che dall'Istria e dalla Dalmazia si estendeva a tutto l'arcipelago greco fino alle coste turche di Costantinopoli. Era in quella direzione che Venezia guardava, non verso l'Italia, di cui le premeva soltanto una cosa: che restasse divisa in tanti staterelli litigiosi in modo che nessuno di essi prendesse il sopravvento e diventasse una minaccia anche per lei. Questa è la storia e la tradizione di Venezia: non lo dico io, sta scritto nei fatti, e fa ancora sentire i suoi effetti. I Veneziani di oggi non hanno certamente il carattere, la fierezza e la forza dei loro antenati, grandi come marinai, come mercanti e come predoni che per secoli tennero in pugno un impero, di cui tutto si può dire tranne che fosse italiano, ma ne conservano certe pretese: come quella di considerare il dialetto una lingua e di usarla come tale non solo nel parlato (parlare in veneziano è per un veneziano di qualsiasi condizione, anche la più elevata, un segno di distinzione), ma anche nello scritto, e non senza qualche ragione, perché, per esempio, il repertorio più genuino del teatro italiano è quello veneziano. Insomma, l'italianità di Venezia è quasi soltanto geografica. E forse su questo, pur nella sua ignoranza, faceva assegnamento Bossi scegliendola come capolinea della sua scalognata marcia. Ma l'isolazionismo veneziano ha connotati troppo aristocratici per identificarsi con un secessionismo sbracato e sgangherato come quello della Lega. Comunque, caro Beggiano, lei è padronissimo di dissentire dalle mie opinioni. Ma se legge o rilegge la Storia di Venezia, vi troverà ben poco conforto di quelle che immagino siano le sue.

Indro Montanelli

## Scusi sa dirmi a che ora chiude Venezia ?

E' il titolo di una pagina di 7 ( Corriere della Sera del 22.2.018) con cui l'arguto e simpatico Gian Antonio Stella, Editorialista del Corriere della Sera e scrittore, autore del best-seller "La Casta", nella sua periodica rubrica "Mano Libera", scrive di Venezia. Anche G.A.Stella evidenziando nel suo inconfondibile stile i mali che affliggono Venezia, non può fare a meno di rievocare Montanelli i cui "lamenti" sono, purtroppo, ancora attuali.

<< Il turismo nella Serenissima è insostenibile, inconsapevole, spesso incivile. Tanto che qualche visitatore crede che la città sia un parco a tema, con orari di chiusura e apertura.

Otto de sera. Camino verso el Pontil del Monumento, trovo un grupeto de turisti. "Scusi", i me dixè, "A che ora chiude?" Rispondo: "Tranquilli: i vaporetti vanno, più rari, anche la notte". I me varda: "Non i vaporetti: Venezia! Quando chiude, Venezia?" Robe da mati: i credeva che Venessia fosse un parco turistico!» Non c'è aneddoto come questo, raccontato da Gianpietro Zucchetta, barba alla capitano Achab, perito giudiziario per mestiere, marinaio per passione, autore di vari libri su Venezia, i suoi ponti, i suoi rii, che spieghi meglio la beata ignoranza con cui immani



moltitudini di persone visitano «la più bella città del mondo» nella totale insipienza. Come visitassero la location di uno sceneggiato o i baracconi degli Universal Studios. Decine e decine di immagini, del resto, documentano il degrado di questi anni. Ciccioni sudaticci che solcano le calli panza in fuori senza camicia, sozzoni che pisciano dove capita, donne orientali che massaggiano il marito seduti in acqua, tuffi di bulli dai ponti di Calatrava o di Rialto, abbuffate collettive coi pentolini in mezzo alle piazzette, sacchi a pelo, Coppiette che fanno sesso, mucchi di immondizie, un ragazzotto che fa il bidè in una fontanella, nudisti che fanno il bagno nei canali, spiritosoni con le bici d'acqua...

Uno sconcio che, dopo decenni di polemiche, solo da poco comincia finalmente (esempio: il numero chiuso a Carnevale) ad essere affrontato. «Il processo di corrosione non si limita alle pietre, alle case, alle cose», scrisse nel 1968 Indro Montanelli, che di Venezia fu innamoratissimo e deluso: «Ha intaccato la fibra morale degli uomini, il loro coraggio, la loro volontà di sopravvivere». Aveva allora, la città storica, 116.270 abitanti. Ne ha oggi, come ricorda il conta-residenti collegato all'anagrafe e in vetrina alla farmacia Morelli (Dio la benedica) 53.979.

Meno della metà. E quando questo “7 “sarà in edicola, purtroppo, dovrebbero essere ancora meno... Tre decenni dopo l'alluvione, dopo le battaglie per salvare la città, dopo le cause giudiziarie scatenate contro di lui dal sindaco Giovanni Favaretto Fisca, il grande Indro tornò sul tema nel '96, rispondendo a un lettore: «Quanto al vecchio amore per Venezia, debbo confessarle che si è anch'esso consumato quasi quanto la Fenice. Come scrissi in tempi lontani, e come ormai mi sono stancato di ripetere, Venezia non aveva, per restare Venezia, che una scelta: mettersi sotto la sovranità e il patronato dell'Onu per riceverne il trattamento, che certamente le sarebbe stato accordato, dovuto al più prezioso diadema di una civiltà non italiana, quale la Serenissima mai fu né mai si sentì, ma europea e cristiana, intesa unicamente alla conservazione di se stessa, quale tutto il mondo civile la vorrebbe. Venezia invece preferì diventare l'appendice, anzi l'anticaglia o il robivecchi di Marghera mettendosi al rimorchio delle sue ciminiere e petroliere, cui sacrificò anche tutto il suo delicatissimo sistema idraulico (...) Ed il risultato lo abbiamo sotto gli occhi: un turismo di massa con la merenda al sacco, che fa i suoi bisogni sotto i loggiati...» Sarebbe bastata, l'Onu? Mah... Altri vent'anni e sul tema sono tornati, sempre più allarmati, il New York Times, il Guardian e altri: «Venezia è come Disneyland». Finché il National Geographic si è spinto a scrivere:

«Chi ama Venezia con coscienza ha il diritto di incoraggiare altri a visitarla?»

Domanda scomoda...

Cosa altro potrei aggiungere ? Non è forse già abbastanza per smuovere le menti e le istituzioni di un paese tanto stupido? Qualcuno ha già pensato, per ogni evenienza, di costruire una Venezia "artificiale" in un deserto (della Cina o degli USA) che potrà sostituire quella "originale" quando sarà irrimediabilmente sprofondata nella laguna. Hanno già precisato che sarà più bella e più "solida"...

**Tobia Costagliola**



## TIANGONG 1 – La caduta del Palazzo Celeste

di Mario Vultaggio

La stazione spaziale cinese Tiangong 1 è rientrata sulla Terra cadendo nell'oceano Pacifico meridionale. Al momento non è stata segnalata nessuna conseguenza. Dopo le iniziali paure per l'Italia, già qualche ora prima del rientro della stazione spaziale nell'atmosfera era stata esclusa la possibilità di un impatto sul nostro Paese. Il centro spaziale cinese aveva perso il controllo di Tiangong 1. Il 21 marzo 2016, una dichiarazione ufficiale cinese aveva dichiarato che i servizi di telemetria con Tiangong-1 erano cessati; da questa data la stazione Tiangong1 è stata dichiararla fuori controllo.

Dopo 2.375 giorni e 21 ore in orbita, Tiangong 1 ha concluso il suo rientro in caduta libera sul Pacifico meridionale alle 2h16m del 2/4/2018 ( $\Phi=17^{\circ}06'S$ ,  $\lambda=150^{\circ}42'W$ ). Il suo nome significa "Palazzo celeste" e la sua evoluzione è stata seguita da telescopi e radar di almeno 12 agenzie spaziali e centri di ricerca di tutto il mondo. Per giorni questo veicolo spaziale (in orbita dal 2013) grande come un autobus e pesante quasi 8 tonnellate e' diventato famoso anche in Italia: nonostante il rischio del rientro sul nostro Paese sia sempre stato molto basso; l'Italia centro-meridionale rientrava nella vasta area a rischio compresa fra  $43^{\circ} S$  e  $43^{\circ} N$ . Soltanto nella tarda serata di domenica primo aprile 2018 sono arrivati i dati che hanno permesso di escludere il rientro del veicolo in caduta incontrollata sul nostro Paese.

Ma perché cadono i satelliti artificiali? Per comprendere i motivi del rientro, non desiderato, di questi oggetti orbitanti attorno alla Terra occorre richiamare le tre leggi di Kepler che definiscono le orbite dei corpi rispetto ad un corpo centrale che orbitano sotto l'azione del campo gravitazionale universale (rif. Sistema planetario).

I satelliti, messi in orbita dall'uomo, orbitano attorno alla Terra sotto l'azione del campo gravitazionale terrestre (legge di Newton) e la forza centrifuga associata al moto. Le orbite sono definite da 6 parametri che ne determinano la forma, le dimensioni e la disposizione del piano orbitale rispetto alla Terra considerata come corpo centrale. Le orbite si differenziano anche rispetto alla loro distanza media della superficie della Terra: orbite basse, medie e alte. La stazione Tiangong1 fa parte della famiglie delle orbite basse. Inoltre, rispetto al periodo di rotazione della Terra, le orbite sono classificate in orbite asincrone, sincrone e geostazionarie. La stazione orbitale Tiangong aveva le seguenti caratteristiche: orbita bassa (distanza media 300km), asincrona (periodo di rivoluzione 1.25 [h]), piano orbitale inclinato di  $43.8 [^{\circ}]$  rispetto all'equatore, forma ellittica (eccentricità 0.002) e semiasse maggiore 343,5 [km] sempre rispetto alla superficie della Terra.

Tutte le orbite dei satelliti attorno alla Terra sono soggette a delle decelerazioni causate dalla disforme distribuzione delle masse (Continenti, Oceani) che producono delle riduzioni dei parametri orbitali (perturbazioni orbitali). I satelliti, per mantenersi in orbita, sono dotati di razzi (thrusters), con i quali i centri di controllo forniscono delle accelerazioni ai satelliti per combattere le forze di disturbo prodotte dalle forze attrattive del campo gravitazionale terrestre. Per generare queste azioni i satelliti sono dotati di pannelli solari con i quali alimentano il sistema energetico di bordo. Quando manca questa energia, le centrali di controllo a Terra non sono più in grado di inseguire e modificare l'assetto dei satelliti in orbita.

**Il centro di controllo cinese , a causa di diversi mal funzionamenti nella piattaforma di controlli della stazione, non è stato più in grado di gestire i parametri orbitali e l'assetto della stazione Tiangong1 nel piano orbitale programmato.**

**Dopo la dichiarazione, da parte del centro di controllo cinese, di abbandono della stazione (marzo 2016), la stazione Tiangong è rimasta solo sotto l'azione del campo gravitazionale che nel tempo ha modificato i parametri orbitali della stessa con il risultato di un lento rientro della stessa. Abbassandosi la stazione , essa è entrata sotto l'azione dell'attrito prodotto dagli strati dell'atmosfera (200-100 km); alla distanza di 100 km Tiangong ha subito un rapido rientro sulla Terra.**

## **LE LEZIONI DI SILVESTRO SANNINO**

**GIUSEPPE GALASSO: UN INTELLETTUALE AMBIENTALISTA  
STORICO, MERIDIONALISTA, GIORNALISTA, POLITICO...E COLOMBISTA.**

**Il giorno lunedì 12 febbraio di questo 2018 moriva nella sua casa di Pozzuoli, all'età di 88 anni, Giuseppe Galasso insigne storico, meridionalista e tante altre cose. La domenica 11 il Corriere della Sera riportava il suo ultimo articolo, una riflessione sul nuovo stile della propaganda elettorale televisiva, molto diverso da quello comiziale dei Pietro Nenni, Togliatti, di Andreotti, di Fanfani, di Pietro Ingrao etc. e tuttavia già in crisi per l'avvento di nuovi strumentari informatici.**

**Il martedì seguente, con la notizia della dipartita di Galasso, il Corriere dava ampio spazio per ricordare la figura dell'intellettuale napoletano, un partenopeo verace, di umili origini della zona della Pignasecca, il ventre di Napoli. Il padre era vetraio con negozio alla salita Tarsia, ove era anche la sede dell'Istituto Nautico "Duca degli Abruzzi" che io ho frequentato dal 1957 al 1962, ed il teatro Bracco ove si allenavano gli attori e i cantanti più in vista. Nella stessa strada Peppino Galasso, classe 1929, frequentò le scuole elementari ed i suoi maestri accesero in lui l'amore per la lettura. Divenne un "lettore onnivoro" come lui stesso afferma, frequentò l' Istituto Magistrale e poi, da privatista, prese la licenza liceale all'Umberto, la scuola d'élite della Napoli bene. Quindi studi di Lettere e carriera di storico. Tutti i giornali riportarono l'intensa attività scientifica e didattica del Galasso ed il suo ingresso in politica nel Partito Repubblicano che a Napoli aveva in Francesco Compagna il suo leader, fondatore della rivista "Nord e Sud" alla quale Galasso diede contributi anche come vicedirettore. In Internet esiste una sterminata pubblicistica delle attività del Galasso, tra cui la legge, che porta il suo nome, sulla difesa dell'ambiente; la cosa che mi colpì nel Corriere citato del martedì fu un articolo, definito inedito in occhiello, dal titolo "L'audacia innovatrice di Colombo".**

**Una doverosa precisazione**

**Lo lessi e rimasi perplesso! Ho pensato, perciò, ad un breve riferimento alla legge Galasso ed all'articolo su Colombo, ma prima devo fare una doverosa precisazione. Ho insegnato per 18 anni negli Istituti Nautici ma non sono stato mai affezionato alla "matita rossa e blu"! Non correggevo i compiti dei miei alunni; facevo copiare alla lavagna il lavoro corretto e poi invitavo i singoli a rilevare e spiegare i propri errori. I**

punti più delicati venivano esaminati e discussi tutti insieme. Agli orali l'interrogazione" si riduceva a una discussione della quale avviavo l'iter del tema da trattare e per il voto si partiva dall'invito per una autovalutazione. Nel carteggio, il collaboratore Com.te Vincenzo Salatiello, con raffinato senso didattico, eseguiva l'esercizio su un foglio di carta trasparente, in scala, e quindi l'alunno che aveva terminato poteva verificare con una semplice operazione di "overcoming" la precisione del proprio grafico. Quindi non mi piace indicare gli errori degli altri anche se talvolta la realtà lo impone perché bisogna anche cercare di non evadere la massima etica "Amicus Plato sed magis amica veritas".

## LA LEGGE GALASSO

L'on. Giuseppe Galasso nel 1985 era sottosegretario ai Beni Culturali, Ministro Nino Gullotti, governo Craxi. Il decreto legge 27 giugno 1985, n. 312 concernente disposizioni urgenti per la tutela ambientale viene convertito nella legge 8 agosto 1985 n. 431, nota in seguito come legge Galasso. La legge andava a sostituire una precedente del 1939 a firma di Bottai. Già nella natura del tema è difficile ravvisare la necessità del ricorso al decreto per un'urgenza che non appare convincente. Comunque la legge Galasso è finalizzata alla tutela dell'ambiente ed alla difesa del territorio nella sua totalità. La norma classifica una serie di territori soggetti a vincolo urbanistico tra cui i territori costieri fino a 300 metri dal mare o dai laghi ed in misura di 150 per i fiumi. Anche le Alpi e gli Appennini sono salvaguardati al di sopra di quote di 1600 e 1200 metri. Sono previsti ancora vincoli per i ghiacciai, per i parchi...infine vengono inclusi i vulcani, che si riducono in pratica al Vesuvio e all'Etna. Già la realtà storica, agricola, pedoclimatica etc. rende diverse le due situazioni. Ma nel caso del Vesuvio, che ha un insediamento agricolo plurimillenario di specifiche caratteristiche evidenziate dalla letteratura e dalle attività in modo chiaro e continuo, l'imposizione di un vincolo rigido ha per effetto quello dell'abbandono graduale delle terre della zona pedemontana, già in grave difficoltà per i vincoli del Parco, da parte dei coltivatori. L'abbandono di terre di elevato pregio nei prodotti tipici, oltre a ingenti danni economici, determina lo sviluppo di una flora incontrollata e quindi una forte esposizione agli incendi estivi, sempre più numerosi. Il contadino che non può adattare il suo casupolo per la custodia di attrezzi e farmacia agraria deve solo cercare altre vie di attività. D'altra parte se non può difendere i suoi piselli giganti dai conigli selvatici deve evitare fatiche inutili. E tutte queste cose si conoscevano bene, molto bene, di dovere specie da parte di uno storico meridionalista!

Ma la cosa più importante è che i vincoli rigidi aprono le strade all'abusivismo. Anche questo fenomeno era ben noto a livello planetario! E l'abusivo non è l'antico agricoltore rispettoso dell'ambiente! L'abusivo è il parvenu o il commerciante danaroso o il professionista affermato, tutti poco attrezzati sul piano dell'etica, della "legalità", ma molto sensibili ai propri interessi, alle proprie aspirazioni di farsi una bella villetta lassù, in alto, con bella vista e con aria fine. E talvolta le villette diventano costruzioni a più piani, vicine finanche ai coni laterali del XIX secolo!. Fa impressione poi vedere in Ercolano la via Palmieri che è la via più antica che partendo dagli Scavi mena al Vesuvio, percorsa da auto, SUV, Fuoristrada etc. a grande velocità investendo i malcapitati animaletti in circolazione. La via Palmieri predetta collega la parte bassa di Ercolano con il cono Vesuviano ed è quella che nel Gran Tour, a partire dal '600, gli

spiriti più sensibili di tutta Europa percorrevano, lui a cavallo e lei sul ciuccio, per la visita al cratere e il viaggio durava circa 12 ore per la sola andata. Il poeta tedesco J.W. von Goethe visitò il Vesuvio per ben tre volte; e poi Mad.me de Stael, e A. Jal e tanti altri. Ho sentito qualcuno che conosceva il Galasso più da vicino che lo storico affermasse “Se avessi immaginato gli effetti nefasti non avrei proposto la legge” No, caro Peppino Galasso, gli effetti si potevano e si dovevano prevedere. Senza dimenticare che l’abusivismo si accompagna sempre a fenomeni di corruzione, di collusioni e cose analoghe.

## GIUSEPPE GALASSO INEDITO COLOMBISTA

L’articolo inedito sul genovese porta il titolo “L’Audacia innovatrice di Colombo” ed in occhio è detto che esso si inserisce “sulle recenti polemiche contro l’esploratore genovese negli Stati Uniti”. Dopo aver rassicurato il lettore che la statua di Colombo rimarrà al suo posto affiancata da un monumento in ricordo delle popolazioni delle terre che scoprì (anche dei Taino?) Galasso richiama alcune delle polemiche che hanno sempre accompagnato la vicenda del Genovese. Poi comincia a dire che “aveva mappe segrete o un pilota segreto che sapeva dove andare” affermazioni gratuite prive di qualsiasi senso. Anche “l’errore clamoroso di credere di aver scoperto la via per l’India” è privo di significato letterale e tecnico. Poi cita “il suo vero primo titolo di gloria. Egli non seguì il criterio che gli uomini avevano fino ad allora seguito nell’esplorazione del mondo. Era il criterio dell’andare a vedere che cosa vi fosse dietro l’angolo, o le colline o le montagne che si avevano di fronte, o sull’altra riva del lago o del fiume, o nelle isole che si avevano in vista. Colombo rovesciò queste usanze ancestrali. Partì da un’ipotesi scientifica. Se la terra è rotonda, andando da oriente verso le sue parti occidentali certo si torna alle sue parti orientali”. Argomentazioni di tale livello di banalità e per lo più prive di riferimenti concreti, non si trovavano neanche nei libri di scuola elementare di una volta! Peraltro l’ipotesi scientifica (quando un’ipotesi è scientifica?) è già avanzata, molto meglio, da Aristotele (De Coelo), ribadita da Strabone, da Seneca da Plinio...Galasso continua “L’India e i paesi delle spezie erano a oriente dell’Europa” cose ben note anche ai viaggiatori del basso medioevo, ai Veneziani, ai Genovesi...”scoprire la via delle Indie (sic) e i musulmani come li sistemi?” Segue “Colombo studiò a fondo la sua idea (sic)? (lo studio profondo da dove lo desume?). “Proprio fondandosi sui calcoli dei geografi arabi, che davano della circonferenza terrestre una misura inferiore al vero di un terzo, egli calcolò la possibilità del viaggio a cui pensava verso l’India. Se avesse conosciuto la vera misura della circonferenza terrestre, non avrebbe mai intrapreso il viaggio”. Ometto, per carità di patria, di precisare la differenza metrologica tra misure e calcoli; uno storico, e a maggior ragione uno storico del calibro di Galasso, dovrebbe essere in grado di indicare le fonti, le scaturigini dei dati. Ora non vi è nessuna fonte autorevole che osi affermare che gli arabi davano della circonferenza terrestre una misura inferiore al vero di un terzo. Alfragano, ben noto in Europa del medioevo, fornisce nel suo “Libro delle Stelle” le misure fatte dagli astronomi di Al Mamoun e le riporta sia in miglia arabe di 1973 metri, sia in cubiti o braccia nere. Che da alcuni le miglia arabe siano state confuse con quelle romane non cambia nulla perché la giunta dei matematicos del Re del Portogallo (J. Vizinho, J. Rodrigo, Diogo Ortiz, ) valutò bene il valore del miglio arabo e quello del cubito; fornì quindi ai naviganti lusitani il modulo di 16 e 2/3 leghe

al grado poi portato in 17.5 leghe al grado ed affinato infine da Duarte Pacheco Pereira in 18 leghe al grado. Intanto Colombo indica nei suoi scritti un modulo di 14 leghe circa al grado senza precisare la fonte. Anzi dice di averlo misurato lui stesso nei viaggi da Lisbona alla Guinea; ma un navigatore che opera a mare non potrà mai fare un errore del genere! Ed allora lo storico Galasso di cosa sta parlando? Tra l'altro, si fa notare, per essere Galasso uno storico del mezzogiorno medievale d'Italia avrebbe dovuto conoscere qualche rudimento della geografia degli arabi e dei contributi degli arabisti italiani come Michele Amari e A. C. Nallino. E proprio Nallino, quando ancora era studente di lettere a Torino, dimostrò in modo rigoroso che il miglio arabo equivaleva a 1972,5 metri. Tutti i geografi arabi forniscono valori congrui della misura della terra. Occorre solo far notare che siffatte "leggerezze" non sono solo di Galasso ma si riscontrano in altri autorevoli esponenti della cultura classica italiana. Conclude ancora il Galasso che "Colombo per la prima volta aveva condotto un'esplorazione geografica non empiricamente ma in base ad un'ipotesi scientificamente formulata e documentata: lo stesso metodo che oggi...basta così" Affermazioni apodittiche di tal genere vanno respinte perché prive di elementi di supporto e carenti sul piano della dialettica scientifica o se si vuole sul piano epistemologico nonché su quello storico. Dal breve scritto emerge chiaro che lo storico Giuseppe Galasso non conosce bene l'argomento Cristoforo Colombo navigatore e scopritore. Ma uno storico, un grande storico, deve conoscere i propri limiti, deve sapere se sta trattando un tema estraneo alle proprie competenze culturali. E allora perché si avventura su sentieri impervi che non conosce e non sa individuare? Una breve considerazione a latere. Sembra proprio destino che Cristoforo Colombo debba essere argomento ostico che punisce chi si avventura in congetture prive di riferimenti validi. E' capitato ad un altro famoso storico, S. Eliot Morison, di bruciarsi le ali, come ho dimostrato, finora senza confutazioni, nella mia Arte Nautica di Cristoforo Colombo; e con Morison anche i Silvestro Sannino