

DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata Foglio telematico a cura di Decio Lucano 19 luglio 2016

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

IL CORAGGIO E LA PAURA

di Vittorio G. Rossi

Le definizioni del coraggio non definiscono niente, come quelle della bontà, della bellezza, dell'amore; sono vento in bottiglia.

Per sapere che cos'è, bisognerebbe poter guardare dentro l'uomo, come gli si guardano i polmoni, le ossa, l'ulcera gastrica, vedere quello che succede dentro di lui in quei momenti, quando il coraggio sorge e si sviluppa.

Il coraggio si vede soltanto quando viene fuori, allora si vede se c'è o non c'è; ma neanche allora si può dire che cos'è.

Non si può neanche dire che il coraggio è il contrario della paura.

La paura è una condizione permanente dell'uomo; è stata messa dalla natura in tutti gli animali, serve a far preferire la vita alla morte, così si preserva la specie. Anche il leone ha paura, anche la tigre.

Io ho conosciuto uno che aveva fatto la guerra sui sommergibili; aveva alcune medaglie ben guadagnate. Ma aveva una paura folle dei topi, come me, e io non ho medaglie. L'apparizione di un topo gli faceva più paura dello scoppio di una bomba di profondità quando lui era sott'acqua. Uno che lo avesse visto sul sommergibile, specialmente in certe circostanze, avrebbe detto che lui era un uomo coraggiosissimo; se lo vedeva quando c'era il topo, diceva che lui era un uomo inzuppato di paura.

Un uomo che è stato coraggioso la mattina, può dare una prova lampante di paura la sera, anche se il pericolo è ancora quello o della stessa specie.

Uno può avere paura di una specie di pericoli, molto coraggio in un'altra specie. Uomini bravi sui sommergibili, avrebbero paura di volare in combattimento.

Ci sono stati in tutte le guerre reggimenti eroici in molti combattimenti, e terribilmente spaventati in un altro meno duro di quelli degli eroismi; tanto spaventati da scappare, e poi essere decimati. Successe anche alla più brava legione che aveva Giulio Cesare.

Un'infinità di cose possono trasformare la paura in coraggio; come la vista degli altri genera la paura, la vista del coraggio genera il coraggio. Poi c'è l'abitudine, il contatto prolungato e ripetuto col pericolo.

Ma c'è soprattutto la paura di aver paura; la rivolta dell'uomo alla paura, prima che la paura venga, che si impadronisca di lui e lo sfasci.

C'è l'educazione, il senso della propria dignità, la vergogna di distruggerla; questo non elimina affatto la paura; la prende in mano, la sottomette, la tiene giù.

I più begli esempi di coraggio li ho visti in uomini che avevano paura; in essi il coraggio derivava dalla padronanza di sé, la paura li lavorava dentro accanitamente, ma essi resistevano, non si lasciavano travolgere.

Un uomo di molta immaginazione è più esposto alla paura di un uomo patata; l'immaginazione gli rappresenta la sua morte, come se lui fosse già a quel punto, gliela fa soffrire innumerevoli volte; è un uomo che non smette di morire.

Un uomo di molta immaginazione, quando è coraggioso, è sublime; lui maneggia numerose paure, la paura di quel che succede in quel momento, e anche le paure di quello che lui si immagina gli succederà dopo.

Quelli sono gli uomini che fanno passare la paura anche agli altri, perché gli altri capiscono che la paura è una bestia selvaggia che si può domare. Ora essi sanno che anch'essi possono fare lo stesso.

Ci sono eroismi, che sono il prodotto dell'incontro di due paure; la paura della morte, che tira indietro, e la paura della fuga, delle sue conseguenze, che spinge avanti. La paura che fa il coraggio, può anche mettere su tutt'a un tratto un grande fantasioso coraggio.

Ma il coraggio senza testimoni è il coraggio più difficile che ci sia.

Achille e gli altri eroi greci di circa 3000 anni fa continuano a fare documento di coraggio; continueranno ancora a farlo.

Ma oggi ci vuole più coraggio a traversare una piazza in certe ore della giornata, che non a fare quello che essi hanno fatto per diventare eroi immortali.

Il soldato nella trincea sotto il bombardamento, o quando esce allo scoperto e corre nell'inferno; il pilota di un aereo che attacca o è attaccato; il fochista che si occupa diligentemente dei suoi manometri stando a molti metri sott'acqua, chiuso in uno scafo che non può fornirgli altra idea se non quella della tomba, e lui è ancora vivo ma c'è già dentro; quelli sono esempi del coraggio, che al primo impatto metterebbero nei pasticci Achille e gli altri eroi come lui.

Il guerriero medievale tutto incamiciato nelle lamiere di ferro guarderebbe con immenso stupore e molta paura i soldati vestiti di stoffa che stanno fermi e tengono sotto il tiro dei mortai; lui che si era coperto di metallo per ripararsi dai colpi delle lance, spade, frecce e simili giocattoli.

Ma il coraggio non è soltanto una cosa delle grandi occasioni, come guerre, naufragi, esplosioni, incendi; ci sono forme di coraggio senza medaglie, che valgono il coraggio con le medaglie.

“Fu veramente un uomo coraggioso chi per primo mangiò un'ostrica”, dice Gionata Swift, quello che raccontò così bene i viaggi di Gulliver. E quello è il coraggio avventizio; ma ce n'è anche un altro, il coraggio quotidiano.

C'è il coraggio di chi in un laboratorio maneggia freddamente sostanze radioattive, e sa il pericolo che corre, e lui non smette per questo. Quello è un coraggio che vale il coraggio del soldato nel combattimento.

Chi si batte contro l'ingiustizia, contro la menzogna, e sa che perderà e pagherà, perché gli ingiusti e i bugiardi sono più numerosi e forti di lui; anche lui ha un coraggio che vale quello in un combattimento.

Chi non si lascia abbattere dalle disgrazie e sconfitte, non perde la testa, ma resiste, continua a resistere, “a mento in su” come dicono gli inglesi, chin up, anche lui ha una qualità di coraggio che vale quello dimostrabile nell'azione calda e violenta.

Quelle sono le forme di coraggio limpide, non lasciamo dubbi di sorta; è il coraggio che dura , può durare anni, anche tutta la vita.

E in questo le donne , anche le piccole donne, che spesso strillano di spavento anche alla vista di un topo, sono più brave , molto più brave degli uomini.

Vittorio G. Rossi (L'orso sogna le pere, collana Mondadori, 1971 , cap XXVI)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

SFOGLIANDO e commentando sotto il sole di luglio

VITA E MARE , 51 anni , 1965-2016 , organo di stampa del Collegio Nazionale Capitani L.C. e D.M., l'unico giornale della gente di mare in Italia, il nuovo numero è ricco di notizie utili e di proposte . In particolare : “ come detrarre dalle tasse le spese per la formazione “ e un inserto con l'elenco dei corsi e certificazioni obbligatori ai sensi della STCW (aggiornamento Manila 2010). Presidente nazionale Giovanni Lettich, direttore responsabile Vita e Mare, Bettina Arcuri.

Elisa Riscazzi, presidente della Coop. Soc. a r.l. Gente di Mare, è venuta a trovarci a Nervi e ci ha portato dalla Naples Shipping Week una ventata di cronache e la rivista Porto & Diporto oltre a tanta documentazione delle attività e dei progetti di questa cooperativa. La rivista Porto& Diporto, 10 anni, edita da AM editori srl , è diretta da Antonio De Cesare, responsabile , Maurizio è direttore editoriale (*primomagazine.it*). La rivista, elegante e rigorosamente cartacea con un panorama denso di articoli sul fronte dello shipping è uno strumento pensante da tenere sul tavolino, come conservo il fascicolo editoriale del bollettino informazioni marittime diretto da Luciano Bosso .

Storia Verità rivista “ politicamente scorretta” di studi storici , direttore responsabile Alberto Rosselli, editoriale Fabio Bozzo. Abbonamento annuo 50 € (*storiaverita.org*) , *ross.alberto@alice.it* Come leggere la storia con gli occhi di oggi infarciti di fumisterie ideologiche trasmesse ogni giorno dai talk show .

NOTIZIARIO CSTN Una rivista online di storia e attualità marinara

Riceviamo online (*cstn.it*) il n° 45 di maggio 2016 del “NOTIZIARIO CSTN”. Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli. Anche questo numero è ricco di spunti storici interessanti: per il mondo della Vela gli autorevoli interventi di Rolandi, Basile e Belloni e il racconto di due grandi imprese veliche attraverso gli oceani: una americana

del 1912 e una italianissima del 1935; Domenico Carro continua a condurci nel mondo della marineria dell'antica Roma; Maurizio Elvetico descrive con rigore l'avvento rivoluzionario della vetroresina.

E poi ancora: eroi da non dimenticare, libri in vetrina, notizie flash, una interessante sorpresa per i lettori ed una bella copertina d'epoca della rivista LNI. Grazie a Guido Barbatì

IL NUOVO INTERESSANTE CIRM NEWS

On line un completo notiziario del settore e un lungo servizio sulle dotazioni della farmacia di bordo , uso, precauzioni, curato dai medici del Centro Internazionale Radio Medico

I titoli:

. La Farmacia di Bordo: Gestione ed Organizzazione

. Pharma Ships: la nuova realizzazione di CIRM SERVIZI

. Cerimonia di consegna degli attestati di Primo Soccorso agli studenti ISS De Pinedo-Colonna

Tutti i numeri di CIRM News sono disponibili on-line sul sito www.cirm.it nella sezione pubblicazioni.

Shipping Italy

Ciao Decio, scusa se ti rispondo con diversi giorni di ritardo ma anche la scorsa settimana è stata abbastanza intensa per il sottoscritto.

Grazie innanzitutto perché frequentemente riprendi i miei articoli del blog sulla tua DL NEWS e questo non può che farmi piacere.

Nicola Capuzzo

Mail: capuzzo.nicola@gmail.com

Il mio Blog <http://shippingitalia.wordpress.com/>

Follow me on twitter: @NicoCapuzzo

○○○○○*○○*○○*○○*○○

E' mancata una persona eminente, il prof. Giorgio Ramella, radiologo, che ho avuto modo di apprezzare per le sue qualità umane e professionali, per la sua cultura, la sua ironia e la sua semplicità relazionale, doti queste che distinguono le persone di alto valore intellettuale e ne fanno un esempio di spirito associativo.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

COMMENTI IN COPERTA della nostra carretta DL NEWS

ASIAN BLUES

Sulle pagine (le note?) di Asian Blues, thriller internazionale del mondo dei broker

dello shipping e dei trader, scritto da Aldo A. Marletta nel 2014 , compaiono i crocevia più affollati del mercato e delle speculazioni del versante asiatico , sempre in ebollizione. Penso al Gruppo di Shanghai.

A Tashkent, in Uzbekistan, i capi di Stato delle nazioni aderenti al “Gruppo di Shanghai” (Shanghai Cooperation Organisation, SCO, organismo intergovernativo fondato il 14 giugno 2001), i capi di Stato di sei Paesi , Cina, Russia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan e Uzbekistan hanno ratificato l’ingresso di altri due paesi: India e Pakistan.

Con l’ingresso di India e Pakistan (che si concretizzerà nel 2017) e la possibile futura adesione dell’Iran, SCO diventa un’organizzazione di portata globale.

L’Organizzazione di Shanghai si rafforza proprio in chiave anti-americana, proponendo un modello di partnership vincolata ad interessi comuni e a precise funzioni geopolitiche.

Come dichiarò Vladimir Putin nel vertice del 2008:.

“Ora vediamo chiaramente l’errore del monopolio nel mondo della finanza e la politica di egoismi economici”.

Gruppo di Shanghai e Trattato Transatlantico USA-UE saranno le sfide nei campi di battaglia economica del prossimo futuro che fanno sbiadire le polemiche sulla finanziarizzazione dell’armamento. Considerando che le grandi banche si vogliono liberare delle loro " sofferenze " avendo prestato troppi soldi all’armamento che non li restituisce ...

Leggendo l’analisi trimestrale di Marco Macciò sulla Staffetta Quotidiana, le previsioni di mercato del greggio e dello shipbuilding di Ennio Palmesino e di Massimo Granieri sulla rivista TTM di giugno, il racconto thriller Asian Blues si rivela predittivo sulle speculazioni in corso tra prezzo del barile e gli immagazzinamenti su navi cisterna VLCC e nei depositi più o meno segreti a terra , magari vicino alle raffinerie , scorte pronte a essere vendute guadagnando un forte surplus .

Genoa Port Center , un'altra frana a Genova

Genoa Port Center una bella importante iniziativa nata nel 2009 per studenti delle scuole primarie e secondarie (cittadinidelporto.it) con lo scopo di far conoscere la realtà del mondo portuale e dei trasporti marittimi, creando una conoscenza e coscienza dello shipping. Bene, che fine ha fatto questo ente associato alle istituzioni pubbliche e private nella prestigiosa sede al Porto Antico di Genova ?

Scriviamo di Shipping, ma siamo sempre operatori di SETTORE

Ne vale la pena di scrivere ancora di formazione, di certificati e di marittimi ? Vedi il DDL Cociancich, che attribuisce i contributi UE solo agli armatori che imbarcano personale comunitario e la proposta dello sgravio contributi previdenziali per gli armatori stranieri e invogliarli a imbarcare italiani di Gian Enzo Duci presidente Federagenti ? Noi che scriviamo di shipping siamo considerati dalla politica e dalla

stampa ufficiale, operatori di SETTORE, come ha dichiarato [Marco Travaglio in un talk show irridendo non il ministero della marina mercantile, che non c'è più, ma addirittura il dicastero delle infrastrutture come un ministero di serie C . la Tav Torino Lione- secondo il giornalista robespierre - a che serve ? Non alle persone, ma alle merci, quindi inutile, perchè binari e ferrovie in Italia non servono ai trasporti alla logistica, alle infrastrutture indispensabili sull'asse ovest/est , la via della seta. Ma allora a che servono gli sforzi dei giornalisti del mare e dei trasporti se gli italiani non capiscono nulla di queste cose indispensabili per mangiare e vivere?](#)

Chi sanziona le navi che emettono fumi dai fumaioli ?

Navi e fumi in abbondanza e sempre in atterraggio e uscita dal porto di Genova ed emissioni delle megapax ormezzate insieme ai traghetti al Porto Vecchio. Non ci sono sanzioni delle Capitanerie per queste mancanze? Oppure si tratta di omissione di atti di ufficio. In proposito è [Attesa la sentenza del TAR](#) dopo la denuncia penale del Comitato Porto Aperto nei riguardi del carico inquinante derivato dalle riparazioni navali e soprattutto dallo smantellamento della Concordia senza aspettare il parere del VAS . Quante belle storie incompiute in questo povero porto !

Ricchezze e lavoro buttati al vento della irresponsabilità

GIN (Genova Industrie Navali) , cantieri privati, Ente Bacini, un groviglio di richieste e aspettative lasciate marcire a Genova . Minacce di andarsene dei cantieri Mariotti San Giorgio a Marsiglia (dove hanno realizzato fior di superbacini) e a Piombino. Città e porto che non si parlano come accade in quasi tutti gli altri scali italiani . C'è da fare il completamento dello spazio a ponente (ribaltamento) davanti agli scali Fincantieri. Pensate che qualcuno solleciti questa opera indispensabile ? E allora via libera al Blue Print del sen. Piano , Tar permettendo , tanto la Fiera non esiste più grazie a , parliamoci chiaro, amministrazioni e istituzioni che hanno governato negli ultimi venti anni, disinteressate e ignave dei problemi portuali e delle infrastrutture.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

Andrea Doria 1956-2016

Da quel tragico fatto “nacque” l'errore umano, “padre di tutti i sinistri”

Ritorniamo non troppo volentieri sull'argomento in quanto tutto è stato sviscerato e scritto, ma alcune considerazioni sull'insieme della vicenda vissuta

sui ponti di comando delle due liners Doria e Stockholm prima della fatale collisione, aiutano i giovani ufficiali delle grandi megapax e delle unità commerciali, comprese quelle da diporto, a capire la psicologia dell'uomo sul ponte, degli errori che sono possibili anche con navigazione assistita

“RADARECDISGPSAIS” (scusate l'accostamento degli acronimi il cui significato diamo per scontato) . E il prof. Silvestro Sannino ha scritto un lungo articolo in proposito che abbiamo pubblicato in Fb e che riprenderemo per l'autorevolezza dell'autore in uno dei prossimi numeri del foglio come contributo didattico e professionale. Ritorniamo , dicevamo, malvolentieri ma solo per riprendere alcuni concetti che emergono tuttora da quella terribile notte che a distanza di tanti anni assomiglia a un dramma di Shakespeare in chiave marinara.

www.chirp.co.uk, (preferisco l'edizione cartacea che mi rimane lì sul tavolo), è una pubblicazione con i report dei sinistri (quasi sempre parziali o evitati) esaminati e discussi con grafici, degli errori umani , del loro esame e delle responsabilità degli ufficiali nella navigazione in acque ristrette o nelle lanes; e non solo collisioni , nella utile pubblicazione , ma anche incendi, default di motori, porte stagne difettose, lance di “ non” salvataggio, ecc. L'errore umano è sempre dietro l'angolo della psiche , ma non deve essere un alibi per scaricare responsabilità di altri soggetti dello shipping. Il comitato del 1988 , i libri di Fabio Pozzo , Assolvete l'Andrea Doria , Longanesi 2006, T/N Andrea Doria 1956-2006 per non dimenticare, Frilli editore, 2006, di Eugenio Giannini , L'ultima scialuppa, Mursia, 2016 e, come scritto nel precedente DL NEWS, la riunione di Recco di giugno, hanno portato una messe di dati e di testi monianze (compreso l'esito della commissione di inchiesta italiana che era stata secretata per molti anni e lo è tuttora).

Sul naufragio di 60 anni fa ospitiamo l'intervento molto ampio e autobiografico dell'ing. Giorgio Marega, nostro affezionato collaboratore, un professionista che viene dalla “miniera” , come diceva Vittorio G. Rossi, “prima di scrivere di cose di mare, bisogna esserci stato dentro il mare “. (D. L.)

Il radar, i sensi dell'uomo, la storia , l'automazione

Il 25 luglio 1956 l'Andrea Doria veniva speronata dalla nave svedese Stockholm e dopo un'agonia di circa 11 ore affondava suscitando commozione e sconcerto nelle coscienze degli italiani e del mondo intero. Nella tragedia marittima trovarono la morte 49 passeggeri dell'Andrea Doria e 5 membri dell'equipaggio della nave svedese. Grande commozione per la perdita della magnifica unità, simbolo e vanto dell'Italia tutta in una fase di riscatto e di ripresa dopo il disastro della guerra; sconcerto per il modo in cui era avvenuta la collisione, tra navi munite di radar, e per gli strascichi che ne seguirono. Fiumi di inchiostro sono stati versati per descrivere, capire e spiegare il triste, doloroso incidente in un clima quasi sempre avvelenato da aspre polemiche.

In quegli anni ha avuto successo la ambigua frase “ collisione radar assistita “, Limitiamoci all'epoca della "Doria" secondo quanto appreso dai Proff. Tavolini e Zennaro, Nautico di Trieste, anni 1962-64 in cui era appena conclusa la Convenzione di Londra del 1960. Prima del 1960 il radar "non esisteva" e gli ufficiali ne ricavavano i dati di accosto in maniera empirica del tipo: "metti il rilevamento e vedi se non cambia", "è a 9 miglia cerchiamo di sentire il fischio" "intanto accosta poi si vedrà"

succedeva in piena nebbia, di notte a 16 nodi su navi da carico e a 24 nodi su navi passeggeri.

Gli ufficiali nel dopoguerra si sono visti piovere questo nuovo mirabolante strumento che non solo fa vedere nella nebbia, ma ci dà la distanza"; "Non ci può essere vicino nessuno, sono solo onde, guai a te se abbassi il guadagno, tanto non vedi i pescherecci di legno e poi non tornerai mai con la manopola del GAIN come prima". E' un poco quanto raccolto dai componenti la Commissione che integrò il Regolamento per prevenire gli abbordi in mare nel 1960. **NON stento a crederci: si sentiva ancora sul ponte tra il 1964 e il 1970. Tempi in cui navigai sul meglio del meglio mondiale così come su orrendi catorci.**

Ritorniamo ai due professori. Essi ci fecero (in anticipo sui programmi ministeriali) corsi specifici di uso e di cinematica navale per insegnarci a schivare le navi, non a manovrare in acque ristrette, i diagrammi polari su cui ci esercitavamo erano dell'Istituto Idrografico della Marina, dirette copie della U.S. Navy,

Diciamo, per farla breve, che avevamo dei radar sì e no sufficienti cognizioni e degli ufficiali digiuni dei metodi d'uso hanno fatto appello alla loro buona volontà. Secondo le norme vigenti all'epoca uno poteva diventare commodoro senza saper accendere un radar e meno che meno interpretarne i dati.

La collisione non avvenne per un fatto solo, ma per una catena di concause, Riassumerei il fatto della "Doria" come: 1. il desiderio del comandante di non sfigurare con ritardi e tenere alto il nome della Società negli orari. Sappiamo delle ortodromie verso gli USA e dove ci portano, sappiamo che una moltitudine di navi si concentra in zone obbligate a "tagliare per ortodromia: abbiamo sempre fatto così e ci siamo arrangiati con le tempeste, con la nebbia e con il traffico"; 2. la velocità troppo alta in caso di nebbia (L'ipotesi della nebbia è quella avvalorata in convenzione di Londra); 3. la "imperizia normativamente assistita" degli Ufficiali davanti al radar che istintivamente ti prometteva certezze: In realtà sapevi trattare forse un decimo delle informazioni; 4. La volontà di tenersi in mare aperto, facendo una accostata impercettibile indipendentemente da nebbia o tempo chiaro. Fatti che hanno aumentato la probabilità di un disastro che sarebbe potuto non capitare".

Mi sono trovato esattamente nelle stesse condizioni su una carboniera nella Manica in rotta verso nord, stretto fra i bassifondi francesi e una petroliera enorme che tagliava dalla dritta quasi in controcorsa. Stesso desiderio di allargarmi verso il mare aperto, dopo 3 minuti presentavo il fianco dritto ad uno speronamento. Tutto a dritta, con la velocità di una ciabatta ad infilarmi nel tratto che mi dava ancora un pescaggio. Appena la "petroliera" aveva superato il traverso accostavo a sinistra per rimettermi in rotta. Bravura? Preparazione? fortuna sfacciata? Ero al 1° imbarco con patentino da terzo capoguardia **SENZA CORSO RADAR?** Prudenza? Di sicuro sono andato molto vicino alla collisione e di sicuro la petroliera non ha voluto cercare di incagliarsi sulla costa francese, io avevo 3 metri di acqua e me li sono giocati. Portato a casa la pelle. Da 48 anni attribuisco l'essermela cavata alla potente preparazione del Nautico e alla passione per la navigazione e per l'elettronica. E a buon peso ci metto la padronanza dei radar acquisita in 16 mesi sulla "Raffaello".

Ritornato nel mondo della Navi, 35 anni dopo vidi un radar ultrautomatico, diceva

cosa fare ma non ti diceva perché. Guida alla cieca, Atto di Fede. Navigazione integrata, si poteva risalire il canale Marghera fino al molo di allestimento Fincantieri in automatico, ma il Comandante di cantiere percorreva il canale a mano. "(la nave)E' più pronta se succede qualcosa" il suo commento.

Rimango convinto dei dati emersi in Convenzione di Londra, li ritengo i più autorevoli e raccolti "subito": A: c'era nebbia; B: chi era sul ponte non era competente della manovra radar AL DI LA' DI CHI FOSSE O DI CHE GRADO AVESSE (3° Uff. o comandate); C: tutte e due le navi NON procedevano a velocità moderata; D. La Stockholm, pur avendo la possibilità di allargarsi, non lo ha fatto, una prudenza marinara lo suggeriva al di là delle condizioni meteo-

Dal punto di vista strutturale la nave era a norma, la stabilità più che decorosa dimostrata da 11 ore di agonia con uno squarcio del genere (mi piacerebbe sapere l'(r-a) prima della falla e a compartimenti allagati) altrimenti si sarebbe rovesciata molto prima. Per il comandante e l'equipaggio sento di dire che sono stati all'altezza di gestire il post-emergenza.

Il voler "giudicare da lontano geograficamente e nel tempo mi dà l'occasione di tirare fuori le parole del Comandante Oscar Ribari dopo l'incendio della "Raffaello" bersagliato dai giornalisti. *"Chi che va per mar, naviga, chi che xe in tera giudica".e del suo collega Crepaz (e competitore, tutti primi fra i primi della classe): "no se pol giudicar un comandante per quel che ghe xe successo e per quel che el ga fato, lui iera per mar, el ga portado indrio tuti vivi e per zonta anche la nave, Cossa volè che ve digo?."*

La mia opinione sull' automazione? Utilissima per i casi normali, se l'uomo non sa risolverli è meglio l'automazione. Nei casi in cui l'automazione non sa risolvere, interviene l'uomo. La mia risposta? Automazione e Uomo si integrano, tutti e due devono Sapere, l'uomo anche più dell' automazione.

Giorgio Marega

Andrea Doria: i passeggeri sono salvi ? Storia di un grande salvataggio in mare

Il 26 luglio alle 17.30 a Genova al Galata Museo del Mare, Mu.Ma e Fondazione Ansaldo organizzano una tavola rotonda con la partecipazione di Pierangelo Campodónico, direttore Musei Mare e Migrazioni e del Museo Galata, Alessandro Tinterri, direttore Fondazione Ansaldo, Pierette Domenica Simpson , superstita naufragio e Fabio Pozzo, giornalista e autore di Assolvete l'Andrea Doria. In autunno verrà preparata una grande mostra sull'Andrea Doria.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

LETTERE E INTERVENTI DI ATTUALITA'

Card. Vegliò: la nostra gratitudine ai marittimi

Nel corso della situazione d'urgenza umanitaria nel Mar Mediterraneo, alcuni equipaggi di navi mercantili sono stati in prima linea per intervenire e soccorrere migliaia di persone che cercavano di arrivare in Europa a bordo di imbarcazioni o gommoni stipati all'inverosimile e non in condizioni di navigare.

Quasi 1.200.000 marittimi di tutte le nazionalità (in gran parte provenienti dai Paesi in via di sviluppo) trasportano, a bordo di 50.000 navi mercantili, circa il 90% di ogni tipo di merci. Le implacabili forze dei mari e degli oceani espongono le navi a rischi considerevoli, ma sono i marittimi a "rischiare" sotto molteplici aspetti.

Il loro benessere psicologico è minacciato quando, dopo essere stati in mare per giorni e settimane, viene negato loro il diritto di scendere a terra e impedito di lasciare la nave.

La dignità umana e professionale dei marittimi è minacciata quando sono sfruttati a motivo delle lunghe ore di lavoro e del fatto che la corresponsione dei loro salari viene ritardata di mesi o, nel caso di abbandono, quando non sono pagati affatto.

Incoraggiati da Papa Francesco che ha esortato i cappellani e i volontari dell'Apostolato del Mare "ad essere voce dei lavoratori che vivono lontani dai loro cari ed affrontano situazioni di pericolo e difficoltà", come Apostolato del Mare noi siamo a fianco dei marittimi per ripetere che i loro diritti umani e professionali devono essere rispettati e protetti.

A Genova ormai da molti anni è presente l'associazione Stella Maris, la cui finalità è proprio il benessere della gente di mare

Facciamo appello ai Governi e alle autorità marittime competenti affinché rafforzino l'applicazione della Convenzione sul Lavoro Marittimo dell'OIL (MLC) 2006, in particolare la Regola 4.4 il cui obiettivo è "garantire che i marittimi in servizio a bordo di una nave abbiano accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere".

Esprimiamo infine la nostra gratitudine ai marittimi per il loro lavoro, e li affidiamo, assieme alle loro famiglie, alla materna protezione di Maria, Stella Maris.

Dal Messaggio del Card. Vegliò – Presidente del Pontificio Consiglio per i Migranti ed Itineranti .

Le difficoltà della vita di coloro che lavorano in mare, l'essenzialità dell'industria marittima per la vita quotidiana di tutti e un appello ai vescovi, in particolare delle diocesi marittime, perché istituiscano e sostengano l'apostolato marittimo sono i punti centrali del Messaggio pubblicato dal Pontificio Consiglio per i Migranti e gli Itineranti per la Domenica del mare 2016 celebrata domenica 10 luglio.

La gente del mare contribuisce a rendere la nostra vita più confortevole

<http://www.news.va/it/news/messaggio-per-la-domenica-del-mare-le-difficolta-d>

Invito al 2° Convegno Nazionale di Cultura Navale e Marittima

Gentili Signore ed Egregi Signori,

sono veramente lieto di invitarvi al Secondo Convegno di Cultura Navale e Marittima che si svolgerà a Genova nei prossimi 22 e 23 settembre proprio in concomitanza col Salone Nautico 2016.

La iscrizione a questa edizione del Convegno è assolutamente gratuita ad esclusione della partecipazione alla Cena di Gala del Convegno.

Inoltre il Programma propone un bouquet particolarmente ricco di importanti relatori che interverranno su un largo ventaglio di argomenti di grande interesse

Come molti di voi già sanno, Genova è uno dei più importanti porti italiani, ma è anche città molto interessante sotto gli aspetti artistici e culturali ed abbiamo cercato di indicare i molti luoghi di interesse posti in prossimità della sede del Convegno.

La stessa sede del Convegno ospitata dal Dipartimento di Scienze per l'Architettura è un esempio mirabile di recupero di una area del centro storico gravemente danneggiata nel corso dell' ultima guerra.

Ci auguriamo una vostra larga partecipazione che certamente arricchirà la discussione sui diversi argomenti proposti e favorirà conoscenze ed incontri dei molti cultori italiani e stranieri di queste materie finora particolarmente neglette a livello nazionale, a differenza di quanto accade nelle nazioni europee più attente ai temi della costruzione di navi ed alle problematiche del trasporto via mare.

Sperando di potervi incontrare tutti con un abbraccio vasto quanto il mare.

Bruno Della Loggia

Presidente del Comitato Organizzatore

Past President ATENA

E.mail: <atena.pastpresident@gmail.com>

Mob. +39 338 8040550

PEDOFILIA, MORTE DELL'ANIMA ?

...E, comunque, vorrei qui continuare il discorso sulla pedofilia con una riflessione che già precedentemente ho trattato in un articolo pubblicato non ricordo bene dove e che mi sembra ancora attuale. Ho sempre pensato che il cervello umano fosse un computer altamente sofisticato e dal funzionamento ad alta precisione e, come tale, soggetto anch'esso ad attacchi di VIRUS e ad inquinamento. Vale a dire che la tossicità che, ahimè, ritroviamo oggi nel terreno, nell'aria nell'acqua e nei cibi a mio avviso altera anche questo meraviglioso supporto umano solo che, a tutto ciò, per esso, bisogna aggiungere il danno visivo. Il cervello infatti è anche un'attiva macchina fotografica che nel quotidiano mette a fuoco tutte le immagini che gli si presentano davanti, siano esse belle o brutte decodificandole abilmente per servirsi di quelle migliori. Tuttavia tale importante e positivo processo avviene solo in "MENTI" normali in grado di

operare tale distinzione, ma in chi è fundamentalmente fragile o meno dotato geneticamente dello scudo adatto a fare ciò ,le immagini che gli vengono proposte dai numerosi mass-media odierni quali filmati di una violenza inusitata, fiction che insegnano le “regole del delitto perfetto, scene di sangue e di stupri attribuite a chi viene presentato come un eroe perchè capace di attuarle, delinquentucci debosciati e privi assolutamente di midollo spinale definiti BULLI quasi fossero dei capi da imitare per la mania malata di finire in prima pagina, racconti di un horror talmente macabro ed estremo da far arrossire di raccapriccio persino EDGAR ALLAN POE, non fanno altro che –nutrire- la già malata e marcia psiche di qualcuno sollecitato da tali immagini a diventarne emulatore , in quanto seppiamo bene da studi effettuati al riguardo da vari medici del settore che la tendenza verso la pedofilia è comunque insita nel D.N.A.

E allora che fare? Intanto inutile cercare di guarirlo per forza perchè dalle proprie tendenze genetiche non-si-guarisce-, piuttosto sarebbero necessari controlli più assidui da parte degli assistenti sociali, maggiore severità nelle pene, l’allontanamento totale dai bambini violentati e dalle loro famiglie, siano essi anche i parenti, l’esclusione da qualsiasi beneficio della vita civile (come voto, riunioni, accesso ai luoghi pubblici ecc., ecc), nonchè sospensione a vita della pensione qualora la percepissero. Castrazione a parte come già precedentemente citato.

Ovvio che, se si arrivasse a quest’ultimo provvedimento per direttissima, gli si potrebbero risparmiare(magari) anche le sopracitate misure di sicurezza. Tenendo inoltre presente che le carceri(quando ve li chiudono) sono già esageratamente sovraccariche. E non dimentichiamo che la PEDOFILIA è un male grave e che le sue conseguenze su di un qualsiasi soggetto recano danni psicologici irreversibili molto peggiori della stessa morte visto che si parla di morte dell’anima, devastazione profonda che non finisce ma dura tutta una vita... Attiviamoci in tal senso, forse potremmo migliorare qualcosa.

Anna Bartiromo

Ad Anna Bartiromo, illustre scrittrice e una cara amici, chediamo scusa per aver firmato con un altro nome il suo efficace intervento pubblicato sul DL NEWS n. 19 intitolato “La confidenza ovvero la assuefazione psicologica”. Non ci siamo accorti del fatale errore. Teniamo questo intervento di grande attualità in serbo per altre occasioni da commentare. (DL)

La paura di restare soli

Forse bisogna che le donne capissero quanto sono amate da loro uomo e che talvolta esagerano, non agli occhi degli altri, ma di chi ha paura, paura di restar solo, paura del fallimento di una vita in cui hanno creduto e che non vedono più. Forse, pensando che la famiglia è una missione, si dovrebbe vedere il proprio partner "come una carne sola" o più prosaicamente come quella parte di famiglia senza cui non puoi fare a meno. Nell'amore si cerca l'affetto, la condivisione. Alla indissolubilità si dà prestigio pari al successo, si cerca la distanza dal mondo in un'intimità indispensabile... riascoltare "soli" di Adriano Celentano. (G. Mar.)

IL NUOVO INTERESSANTE CIRM NEWS

On line un completo notiziario del settore e un lungo servizio sulle dotazioni della farmacia di bordo , uso, precauzioni, curato dai medici del Centro Internazionale Radio Medico

I titoli:

. La Farmacia di Bordo: Gestione ed Organizzazione

. Pharma Ships: la nuova realizzazione di CIRM SERVIZI

. Cerimonia di consegna degli attestati di Primo Soccorso agli studenti ISS De Pinedo-Colonna

Tutti i numeri di CIRM News sono disponibili on-line sul sito www.cirm.it nella sezione pubblicazioni.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

VIAGGIO ALL'INTERNO DELL' ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA

di Stefano Briata

foto in Fb Stefano Briata; cronaca di una giornata speciale , ve la raccontiamo partecipando all'entusiasmo di chi l'ha vissuta per la prima volta...

Genova. Il 21 giugno 2016 era la giornata mondiale dell'idrografia, e l'Istituto Idrografico della Marina a Genova aveva aperto le proprie porte al pubblico per mostrare che cosa è l'Istituto Idrografico, che cosa fa, che cosa studia, e che cosa propone.

Vado al mattino presto, per essere puntuale all'appuntamento delle 10, essendo l'Istituto non dietro l'angolo di casa mia, ma a più di 10 km di distanza. Mi reco in moto, e giunto alla Stazione FS di Genova Principe salgo per una strada tortuosa e ripida, dove passano anche mezzi pubblici lunghi più di 10 metri, e giunto in loco parcheggio il motociclo lungo la strada d'accesso all'Istituto che, essendo la città di Genova arrampicata sui monti, domina la città e dal quale è possibile ammirare un panorama mozzafiato.

All'ingresso dell'Istituto c'è già una piccola coda di visitatori che comunica i propri nominativi, e lo stesso faccio io; dopo pochi minuti di attesa, veniamo accompagnati da un ufficiale che ci conduce all'edificio principale dell'Istituto stesso. Giunti all'ingresso ci sono altri minuti di attesa, e nell'occasione ne approfitto per vedere il panorama della città e per scambiare due parole con l'ufficiale accompagnatore; con ciò chiedo lumi sul possibile trasferimento dell'Istituto al Porto Antico, presso i Magazzini del Cotone, per motivi logistici. L'ufficiale stesso mi conferma che il progetto esiste, ma la trattativa col Comune di Genova procede molto a rilento.

Finalmente tocca al gruppo di visitatori di cui faccio parte, entriamo e saliamo al primo piano dell'Istituto, ci fanno accomodare nella sala video degli Ufficiali, e ci fanno vedere un video che mostra una panoramica generale dell'Istituto dalle origini ad oggi, attraverso l'evoluzione tecnologica ed umana.

Successivamente ci conducono in un locale dove sono esposti e sperimentati gli strumenti di navigazione quali bussole, sestanti, astrolabio, e altro ancora del passato; lì c'è una finestra luminosa che si apre sul porto e la Lanterna. Tengo a precisare che, oltre ai militari, lavorano all'interno dell'Istituto anche i civili in qualità di tecnici, esperti di mare, e disegnatori tecnici. Ma torniamo alle bussole. Ce le illustra una gentile signora, che ha competenza tecnica in questo campo, e ci spiega quali sono le funzioni della bussola e come vengono costruiti i prototipi, prima sperimentati su imbarcazioni militari, e poi diffuse in quelle civili.

Il percorso successivo ci porta al laboratorio tecnico, dove si costruiscono strumenti per studiare le acque, come la temperatura, la corrente e altro ancora. La guida ci mostra il mareografo di tipo Thompson, della fine del XIX secolo, tuttora funzionante, che indica il livello delle onde. Poi il correntografo, un modello del 1970, con il telaio trasparente per mostrare la struttura interna, che serve a misurare la corrente dell'acqua. Altri pezzi antichi costellano questa sala e testimoniano la lunga storia dell'Istituto. Infine ci descrivono la stazione mareografica, che si trova in porto, presso Ponte Morosini, dove un tempo veniva utilizzato uno strumento che misurava il livello medio del mare (LMM), oggi sostituito da strumenti elettronici; grazie a ciò, essendo a livello zero in porto, è possibile rilevare l'altezza del Monte Bianco, ad esempio. Infine ci illustrano un piccolo strumento preposto a misurare la pressione sul mare.

Le tappe successive sono sempre più intriganti. Innanzitutto, ci conducono di nuovo al piano terra, e da lì entriamo in una galleria in salita, scavata nella roccia: l'Istituto è stato installato presso preesistenti fortificazioni militari della Repubblica di Genova, e poi utilizzate dal Regno di Sardegna, che le aveva anche ampliate, appartenenti all'Istituto dal 1872, che ha fatto aggiunte successive con sopraelevazioni. Alla fine di questa galleria, dove sono affisse gigantografie della Marina Militare impegnata in operazioni militari, giungiamo ad un terrazzo, dove rimaniamo in attesa di poter essere condotti ad altri ambienti da visitare. Nell'attesa, ci conducono ad una veranda panoramica con vista del Castello d'Albertis, della città vecchia e del Porto Antico; in tale ambiente, mi cade l'occhio su un libro dedicato ai porticcioli della Liguria, su quello incompleto di Ospedaletti e di Ventimiglia, di cui conosco abbastanza bene le vicende da poter raccontare in un'altra occasione, e gli ufficiali lì presenti si sono dimostrati interessati all'argomento in questione.

La visita riprende, e si entra nel momento clou. In un edificio accanto, saliamo due piani, e finalmente giungiamo all'ufficio cartografico dell'Istituto, quello in cui si preparano e si disegnano le carte nautiche. L'Istituto rappresenta l'Italia nella Organizzazione Idrografica Internazionale il cui organo esecutivo ha sede nel Principato di Monaco e la cui attività principale è rivolta alla produzione di cartografia INT del Mediterraneo e all'assistenza tecnica a favore dei Servizi Idrografici di paesi in via di sviluppo estesa anche a corsi in collaborazione con l'Università di Genova. Per i rilievi idrografici e oceanografici l'Istituto dispone di tre unità e inoltre continuano i rilievi idrografici in Antartide eredità di alcuni precursori come il professor Stocchino che in tempi ormai lontani aveva aperto la ricerca in quel

continente .

Le spiegazioni tecniche su come vengono create ce le dà un ufficiale molto preparato e competente. Ci viene aperta davanti a noi una carta nautica del Canale di Sicilia, molto conosciuto in questi tempi, e lo stesso ufficiale ci illustra tutti i dati e punti della carta, dagli scogli, alle correnti, ai cavi sottomarini, al gasdotto algerino, all'oleodotto, ai fondali, e le aree marine protette. Non dimenticando il lavoro diurno della navi idrografiche. Nel frattempo ci spiega il percorso storico, in cui in origine i realizzatori delle carte nautiche erano disegnatori tecnici che facevano tutto a mano, mentre oggi viene realizzato tutto al computer. Proprio sul settore informatico l'ufficiale in questione ha dimostrato una certa diffidenza nei confronti delle carte nautiche elettroniche, e su questo gli do pienamente ragione, dato che avevo sempre pensato a questo problema. Innanzitutto una premessa. Su alcuni simulatori navali vengono sperimentate le carte nautiche digitali che dovrebbero sostituire quelle cartacee, che saranno poi installate su alcune navi, in via sperimentale, a partire dal 2018, e qui sono sorti tanti dubbi che vale la pena di elencare. Il problema sembra che non esista, ma in realtà c'è. Domandiamoci che cosa succederebbe in plancia se dovesse esserci un guasto al sistema informatico, o addirittura saltare l'impianto elettrico, oppure esserci un guasto in sala macchine e di conseguenza salta l'impianto elettrico (i generatori hanno un'autonomia limitata); per cui è sempre meglio tenere le carte nautiche nel cassetto della sala nautica per qualsiasi evenienza. Non possiamo dimenticare quello che è successo qualche anno fa ad una nave della Costa Crociere che, in seguito ad un guasto alla sala macchine, si è trovata isolata dal mondo senza potere comunicare un SOS, dato che era stato eliminato il marconista. Mai diffidare del cervello umano che funziona, e mai fare affidamento al 100 per cento alle macchine.

L'ultima fase del nostro viaggio interno all'Istituto Idrografico è il centro stampa delle carte nautiche, dei libri nautici, e di tutto quanto collegato al mondo marittimo. Prima di tutto ci mostrano un video in cui si vedono i preparativi per la stampa e poi la stampa stessa delle carte nautiche secondo il metodo tradizionale da tipografia, dove prima di tutto vengono fatte le matrici di metallo, si fa la prova di stampa in bianco e nero, si controlla il foglio stampato per vedere che non ci siano errori che, se presenti, vengono evidenziati; infine, se è tutto in ordine si procede alla stampa in serie. Ora le cose sono cambiate, perché c'è anche la stampante digitale, che fa 600 copie all'ora, a colori. La stampante, molto grossa e che occupa completamente una sala del centro stampa, è della Kodak, di cui una volta alla settimana viene il manutentore della casa produttrice. Col sistema della stampa digitale, la cosa è più semplice, perché le carte vengono stampate tramite file inviato dal pc alla stampante stessa, senza dover più produrre la matrice. Insomma, un bel passo in avanti.

La penultima tappa, importante anche questa, è la visita al centro di geofisica. Che cosa studia il centro di geofisica? La temperatura dell'acqua, le correnti marine, è centro di avvistamento dei cetacei, nel quale raccolgono le informazioni online da parte delle navi da crociera e di altri natanti che compilano le schede di avvistamento, e controlla anche i casi di inquinamento marino. Avvistamento dei cetacei a parte, il centro di geofisica raccoglie le informazioni sulle condizioni delle acque marine, il cui lavoro in questo periodo è soprattutto concentrato sulle condizioni del mare in merito

alle operazioni di recupero di presunti migranti nel Mediterraneo: tali informazioni, l'Istituto Idrografico, per vincoli che piacciono o no, vengono prima inviati alla NATO e poi alla Marina Militare. Gli ufficiali competenti ci hanno illustrato le carte nautiche della temperatura dell'acqua in tutte le stagioni, quella dei cetacei, e un modello di misuratore della temperatura dell'acqua a forma di siluro, con all'interno una scheda che invia impulsi al computer a bordo del natante della Marina Militare. In merito al controllo e monitoraggio dell'inquinamento del mare da parte di idrocarburi e sostanze chimiche, ci hanno illustrato e spiegato come hanno monitorato lo sversamento di idrocarburi dalla Costa Concordia, incagliatasi all'Isola del Giglio, effettuando rilievi sul posto e visionando dall'alto l'area del possibile inquinamento, poi trasmessa realizzata al pc, come abbiamo potuto vedere.

Il congedo. L'ufficiale accompagnatore ci porta di nuovo al punto di partenza per i saluti, accompagnandoci al salone di ricevimento, dove ci accoglie il Capitano di Fregata Lusiani, che ci ringrazia per aver visitato l'Istituto, e colgo l'occasione per scambiare due parole con lui e portare i saluti di Decio Lucano. Il salone è stupendo perché sono esposti trofei e targhe ricordo, e le foto di tutti i direttori dell'Istituto, a partire da Magnaghi il primo direttore, fino a quello attuale, e i modelli delle unità idrografiche utilizzate dall'Istituto lungo i mari italiani, foto comprese.

Stefano Briata

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

I NAVIGATORI CHE HANNO FATTO LA STORIA

Juan Francisco de la Bodega y Quadra

Navigatore Peruano- Militare, Esploratore

(segue dal precedente D.L.News)

Le fregate “Princesa” e “Favorita” nel febbraio 1779 comandate rispettivamente dal Tenente Ignacio de Arteaga e dal secondo in comando Bodega y Quadra, salparono nuovamente da San Blas – Messico. Il fine della spedizione era quello di esplorare la costa nord-occidentale, senza scontrarsi con i britannici già presenti in loco. Mentre proseguivano nella famosa ricerca del famoso passaggio a nord-ovest, mapparono ogni baia e golfo giungendo alla latitudine 58'30" nord prima di far ritorno dall'Alaska stante il forte maltempo. Terminarono così la campagna iniziata in precedenza nel tentativo di conquistare territori per la Corona Spagnola.

Nel 1785 Bodega y Quadra venne promosso Capitano e tornò in Spagna.

Quadra venne interpellato come esperto conoscitore in seguito alla crisi di Nootka (baia di Nootka braccio di mare situato sulla costa occidentale dell'isola di Vancouver-attuale Columbia Britannica in Canada- La crisi di Nootka tra Spagna e U.K. era nata per il controllo dei territori nord americani sull'Oceano Pacifico. Nel 1789 Bodega venne inviato in Messico a capo del flotta nord-occidentale di stanza a San Blas , e fece ulteriori spedizioni esplorative. Nel 1791 fu nominato Commissario Spagnolo

per la negoziazione ed implementazione del trattato di Nootka. Nella stessa Nootka, nell'agosto del 1792, Bodega y Quadra accolse il Capitano britannico George Vancouver e i due rappresentanti delle rispettive delegazioni divennero subito amici partecipando pure a spedizioni congiunte e condividendo pure le comuni informazioni che avevano. Il Dottor Archiblad Menzies medico personale di Vancouver si adoprò per curare le cefalee di Bodega y Quadra. Nel corso dei loro incontri Bodega suggerì a Vancouver di dare i loro nomi a qualche porto o baia o isola, e visto che Vancouver aveva scoperto che Nootka era una grande isola propose di chiamarla "Isola di Quadra e Vancouver". Col tempo però venne chiamata solo "Isola di Vancouver". I due rappresentanti, nonostante il loro impegno, non riuscirono a sanare le controversie tra i due governi. Si doveva decidere se gli Spagnoli avessero diritto solo alla piccola porzione in cui John Meares (altro esploratore inglese) aveva realizzato una fortezza, o l'intera costa. Si paventava che John Meares avesse esagerato nell'aver esposto le proprie scoperte. Al fine i due si accordarono a che le loro trattative venissero riportate per una soluzione ai rispettivi governi di Madrid e Londra, che, alla fine, l'11 gennaio 1794, firmarono, un accordo accettando di abbandonare la regione (terza convenzione di Nootka).
(ricerche di Ugo Dodero).

LE NOTE DI CARLA MANGINI

PUBLIO VIRGILIO MARONE dal libro 2° (4 -- 37) delle Georgiche

L'uomo impara ad addolcire i frutti selvatici e ad innestare le piante

"...Fin qui ho scritto della coltivazione dei campi e degli astri in cielo. Adesso canterò te, Bacco, e poi i virgulti delle piante dei boschi e i rami selvatici (polloni) dell'olivo che cresce con lentezza... Qui, in questo luogo pieno dei tuoi doni, per te prospera un campo ubertoso, dai colori autunnali, la vendemmia spumeggia nei tini colmi: vieni qui, e con me, tolti i calzari, affonda i piedi nel mosto nuovo.

Innanzitutto la natura crea piante diverse. Infatti molte nascono senza l'intervento dell'uomo e occupano i campi e i fiumi nelle ampie anse come la morbida siler* e la flessibile ginestra, i pioppi e i pallidi salici dalle verdazzurre fronde; parte sorgono dai semi come gli alti castagni, nei boschi dedicati a Giove, l'ippocastano che molto cresce, le querce che sono venerate dai Greci come oracoli. Ad altri nascono foltissimi i germogli dalle radici, come ai ciliegi ed agli olmi e anche al lauro del Parnaso, che nasce all'ombra della sua grande madre. Questi modi in principio usò la natura; con essi verdeggiano tutte le selve, i pruneti e i boschi dedicati agli dei. Con l'esperienza si scoprono altri modi.

Chi stacca dal corpo della madre i germogli e li pianta nei solchi con cura; chi sotterra fusti divisi in quattro e duri germogli appuntiti; alcune piante aspettano che si interrino ad arco le loro propaggini e i germogli nel loro stesso terreno; altre non

hanno bisogno di radici e il potatore non indugia a tagliare un ramo dalla cima e ad affidarlo alla terra. Anzi, di più, se già tagliati, mirabile a dirsi, dai ciocchi secchi spunta una olivetto e spesso vediamo i rami di un albero divenire con naturalezza quelli di un altro e spesso vediamo meli innestati per produrre pere e i duri cornioli rosseggiare di prugne...Ed ora, o agricoltori, imparate le colture proprie di ogni specie e rendete più dolci i frutti selvatici affinché la terra dia sempre frutti buoni...."

***siler: pianta dal fiore soffice ed effimero**

FINE