

## **DL NEWS                      COMUNICAZIONI**

**Foglio telematico a cura di Decio Lucano 18 giugno 2018**

*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/)*

### **APPUNTI AL CONVEGNO SULL'AUTOMAZIONE NAVALE**

**Errore umano, scala Bonaria, compagnie e marittimi erano pronti 50 anni fa come scriveva Il Secolo XIX e nessuno lo riporta**

GENOVA . Si è svolto mercoledì 13 giugno a Genova nella sede dell'Istituto Nautico San Giorgio l'annunciato convegno sull'automazione navale organizzato da TheMediTelegraph e TTM. Interessanti i contributi dei relatori e il dibattito alla tavola rotonda moderata dal giornalista Angelo Marletta, coordinatore di TTM , (che teneva in mano il numero uno della rivista TTM , marzo 1970) , a dimostrare che a Genova, Armamento, Istituto della Comunicazioni e Fiera alla fine degli anni '60 avevano, insieme al CNR, promosso i convegni “ L'automazione navale nel mondo “ e “ L'automazione al servizio degli armatori “. Era stato l'avvio della comunicazione ufficiale italiana verso le navi tecnologicamente avanzate, già allora non presidiate in macchina, calcolatori che gestivano molti punti importanti di navigazione , macchine e sicurezza , condotte da ufficiali polivalenti. Ne parleremo con calma, sono passati 50 anni, qualcosa poteva cambiare subito , ma si è preferito trovare un giusto equilibrio tra esigenze sociali e tecniche, management e costruzioni navali, trasporti e traffico via mare. Non è vero che l'automazione era ai primordi ,anzi si discuteva allora come standardizzare le apparecchiature portando l'esempio della navigazione aerea cui si faceva riferimento., la vera interfaccia tra uomo e macchina.

#### **Ship to shore**

E' ritornato il refrain dell'errore umano. Attenzione a non farne il capro espiatorio, dimostrando di non conoscere la realtà marittima , il rapporto ship to shore, evitando di impugnare solo le statistiche . E poi ancora. La Scala Bonaria, dal nome dell'ingegnere considerato il papà dell'automazione navale ; Leonello Bonaria aveva fatto una realistica scansione dei gradi e verosimilmente dei tempi del futuro in cui si sarebbero sviluppate le realizzazioni delle navi automatizzate; una evoluzione naturale che seguiva quella tecnologica molto avanzata già allora in previsione , e solo per sicurezza non spinte al massimo della gestione , con equipaggi preparati e compagnie tra cui spiccava Europa di Attilio Monti . Il Secolo XIX dedicò molti servizi e articoli del sottoscritto sulle navi a tecnologia avanzata. Ricordo ai giornalisti di questo allora importante giornale alcuni articoli: il 10 dicembre 1970 , un servizio intitolato “ Tabelle d'armamento per navi automatizzate “ ; il 14 e il 17 ottobre 1971 una indagine speciale in diverse puntate dedicata proprio all'automazione navale da cui uscirono due curiosità: “ Il comandante polivalente “ e “ La paura dell'automazione navale “.

Ma già nel ottobre 1969 insieme al cap. Roberto Penna pubblicammo un pamphlet in occasione dei citati convegni intitolato “ Che cosa pensano i capitani marittimi dell'automazione navale “. Compagnie e marittimi erano già pronti.

## Decio Lucano

---

### PENSIERINI GUARDANDO DI PRUA

I principi fondanti del popolo “Questa è la grandezza degli italiani : aver continuato a pensare sempre , a creare sempre, perchè soltanto l'intelligenza sa di essere libera, quali che siano le coercizioni esteriori. Sa che la grandezza dell'Uomo è nel pensiero , e sa che c'è sempre almeno un altro uomo che lo afferra e lo trasmette “. ( Ida Magli, Omaggio agli italiani – bur, 2005).

“Le religioni dovrebbero aprire un dialogo, non chiuderlo. Il cristianesimo non è soltanto una fede , ma una civiltà, espressa in esempi artistici, letterari, musicali, simbolici, che hanno valore universale”.  
( Vittorio Sgarbi, articolo su Caravaggio, Il Giornale 24 dicembre 2017 )

“ Uno degli elementi fondamentali di ogni civiltà, che sia degna di questo nome , è quello giuridico. Il motivo dominante è quello dei rapporti fra gli uomini diretto alla loro regolamentazione ed alla organizzazione in vista di una elevazione comune... Il concetto di Stato è un “*juris societas*” e la convinzione che il diritto è la forza integratrice dello Stato , che appare in tutta la tradizione romana ... Roma diede le leggi con così grande cura da non sembrare che le desse ai nemici vinti ma ad alleati benemeriti, e quelle che dopo l'uso per lungo tempo si sono rivelate valide. .. La Roma antica non era una nazione, era una immensa “*civitas*” multinazionale , che conservò a lungo la propria identità in un crogiolo di culture e la cui cittadinanza , almeno prima di Caracalla, non si acquistava automaticamente”.  
Esempio valido, a mio avviso, anche per l'Europa di oggi.  
( da Le radici dell'Europa, pag 350, Francesco Favati, 2013 )

Italiani e fiducia nella UE .E’ passato quasi inosservato il recente sondaggio Ipsos relativo al giudizio degli italiani sull’Unione Europea. Eppure è un tema di scottante attualità e il responso popolare è decisamente imbarazzante per salotti e accademie mainstream, che hanno il monopolio del discorso pubblico.  
In sostanza la fiducia degli italiani verso le istituzioni europee è precipitato. Nel 2008 era attorno al 75 per cento e ancora nel 2011 raggiungeva il 70 per cento: oggi è crollato al 34 per cento.  
L’Italia era una volta il paese più europeista del continente e oggi è uno dei più euroscettici. Mai la fiducia verso le istituzioni europee era stata così bassa.

Quoziente intelligenza italiani Pare, da una approfondita ricerca norvegese,

pubblicata su riviste internazionali, di Ole Rugeberg e Bernt Bratsberg del Ragnar Frosch centre di Oslo per la ricerca economica, che il quoziente di intelligenza delle nuove generazioni in una analisi su 730.000 nominativi tra il 1970 e il 2009 si riduca ogni anno ( 3 punti al decennio ). Dalla generazione del 1975 in poi il calo è di 7 punti , analisi e statistiche si suppone eseguiti con metodi moderni, che però rivelano una tendenza simile anche in altri Paesi, Italia compresa. Da che cosa dipende? Deducono gli analisti : dal peggioramento dell'insegnamento della matematica e della grammatica, dai bambini che leggono ( hanno letto ) pochi libri passando il tempo tra TV e computer . Insomma non bastano le ricerche start-up dei giovani di oggi per affermare che questa generazione del 4.0 è smart per il futuro se non hai dietro una solida base culturale.

JOBS ACT .Mi porta oggi 14 giugno il postino una raccomandata . Dice che alle Poste c'è molta confusione, lui ha 40 anni , è stato assunto due anni fa col jobs act , fra 16 giorni lo mandano a casa, la sua esperienza da portalettere è conclusa, via come uno schiavo. Che farà a 40 anni, certo non avendo futuro non avrà nemmeno messo su famiglia, ora cercherà qualcosa da rider o fattorino o secondo i suoi studi qualcosa di consono, ma non troverà nulla e dovrà “ emigrare “ all'estero come le centinaia di migliaia di giovani italiani in questi ultimi anni. Secondo Coldiretti , 17/6 , 2,7 milioni di italiani sono costretti a chiedere aiuti... E poi dicono con il solito mantra che l'Italia invecchia!

*(Pensierini a cura di Decio Lucano)*

---

## Dibattito aperto dall'editoriale di Roberto Giorgi

### SHIPMANAGEMENT E PRIVATE EQUITY

di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, come da te sollecitato non potevo non sottostare ai “comandi” del “Master” della “carretta” (ma io lo definirei uno straordinario e romantico transatlantico di inizio secolo scorso, e meno male che non è una “autonomous ship”!) del Mare, ovvero tu.

Quindi, stimolato dall'intervista del mio amico Roberto (Giorgi), da me stimatissimo ed a cui sono affettuosamente legato per le sagaci ramanzine riservatemi, da buon chairman, quando ci imbattiamo in Conferenze in giro per il Mondo, provo a sviluppare qualche riflessione:

Innanzitutto lo spunto trae dalla mia recente apparizione (di cui sono stato onoratissimo) al prestigioso “Istituto Nautico S. Giorgio”, a cui Roberto e tutti voi siete legatissimi. Ero lì qualche giorno fa per la bella ed interessante Conferenza organizzata da Il Secolo-The MediTelegraph sulle navi autonome. Mi è venuta subito alla mente l'intervista a Roberto, ed ho trovato il tempo per qualche riflessione durante uno dei miei innumerevoli viaggi in treno (alla ricerca di banchine, ..... viva l'intermodalità tanto cara a noi tutti!).

Il caso di VShips è a me molto caro in quanto l'ho studiato per molti anni, forse dal primo MBI (Management Buy In) realizzato dalla simpatica banda da me denominata "Roberto's Boys". Quei "terribili" ragazzi mi impressionarono a tal punto che, forse pochi sanno, quando ero in Efibanca, mi presentai dal nostro CEO, proprio per proporgli il c.d. "secondo giro" per sostituire il Private Equity che aveva acquisito la maggioranza (se la memoria non mi inganna, si trattava di Close Brothers). La mia follia, mi portava a pensare che si sarebbe potuta creare qualche sinergia con un altro Service Provider in vendita (Heidemar). Purtroppo, il mio CEO, pur apprezzando l'idea mi disse che il size era un po' grande per le nostre capacità e, quindi, fui costretto a desistere.

Ad ogni modo, risulta significativo il fatto che proprio in questi ultimi mesi si sta rafforzando l'interesse dei Private Equity proprio per le aziende c.d. soft capex, ovvero basate più sul knowledge che sugli asset a conferma di una mia personale convinzione che mi conduce, a volte, ad assumere posizioni forti nei confronti di quei soggetti finanziari che ritengono le competenze un fattore marginale rispetto agli asset. Pensate, Robertino, quel giovane diplomato uscito dal mitico "Nautico San Giorgio", grazie alla sua formazione ed alla sua intelligenza, è diventato prima un ottimo Comandante, e poi un bravo Top Manager, tanto da conquistare la fiducia di ben 4 Private Equity che hanno investito in VShips lungo la sua storia. Cosa significa tutto ciò ? è un monito e soprattutto che:

Se l'azienda ha dei valori ed un'anima questi permangono al di là del suo fondatore, si tratta di elementi indistruttibili

Che le competenze, se diffuse e gestite con una buona governance, sono di gran lunga più solide degli asset. Non a caso gli investitori hanno paura delle aziende che si muovono sui "cervelli" e sulle "gambe" in quanto questi possono scappare via, salvo poi innamorarsi quando le competenze sono estremamente diffuse e, quindi, il suddetto rischio non si appalesa

Che il Private Equity non potrà mai saperne di più di coloro che hanno creato, sviluppato e diretto l'azienda. Quindi, l'allineamento di interessi con questi soggetti è il segreto di una buona operazione; nel Private Equity non occorrono scienziati graduati alle migliori business school, bensì gente di buon senso che sia capace di farsi autorevolmente rispettare e di rispettare chi ha fatto la storia (si presume di successo) dell'azienda target

Se questi ingredienti si mischiano saggiamente ne verrà fuori una pietanza d'eccellenza in quanto nessuno più del Private Equity può meglio disciplinare l'azienda e condurla sui binari della redditività e della creazione di valore per tutti gli stakeholders. Ho sempre definito il Private Equity un matrimonio a tempo, di cui si conosce il giorno della separazione, e proprio per tale motivo si tratta di un matrimonio spesso riuscito, tant'è che in molti casi la durata si prolunga se l'evolversi è positivo. Il caso di VShips è un'ottima e positiva esemplificazione in un mondo in cui l'interesse prevalente da parte degli investitori (nello shipping e maritime) è proprio verso i fornitori di servizi (Brokers, Assicuratori, Forwarders) e di cui il nostro cluster offre ottimi esempi.

In sintesi, credo che Roberto abbia rappresentato bene ed efficacemente il mio pensiero. D'altro canto sono convinto che la convivenza possa essere fattibile anche nei casi in cui la "centralità" dell'imprenditore sia forte. Roberto ha rappresentato il caso

di Virgin, io potrei portare qualche esempio da me vissuto in prima persona, ma preferisco riservarlo per i futuri “carichi” della “carretta”.

Un caro abbraccio a tutti i lettori.

**Fabrizio Vettosi**

Managing Director

Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

---

## **LA CASELLA DELL'ASSICURATORE**

### **Technical management , i premi dell'assicurazione e il rapporto umano**

Nell'ultimo numero di questo foglio telematico, come un tempo l'amico Lucano usava chiamare il suo DL News e che trovavo molto azzeccato, in quanto l'obiettivo principale di queste pagine è mettere in risalto i contenuti e le riflessioni che ognuno di noi si pone, o dovrebbe farlo, quando svolge un lavoro con passione e cerca di trovare soluzioni e accorgimenti per rendere più efficace ed efficiente quello che fa , altrimenti potremmo essere davvero facilmente sostituiti dalle macchine, ho letto con piacere le parole di un grande manager quale il comandante Roberto Giorgi, che ha passato gran parte della sua carriera professionale presso una delle più importanti e prestigiose società di ship management.

Di fatto, ha anticipato l'argomento che avrei voluto affrontare, e che spesso impatta sull'attività dell'assicuratore marine.

Come riportato anche durante un recentissimo Convegno tecnico, l'Assicuratore, come anche altre professioni, vive e si ciba di numeri sottoforma di statistiche, per stabilire quale sia il prezzo per lui economicamente sostenibile da far pagare al Cliente (in gergo tecnico il premio).

Sono passati, anche per noi, i tempi in cui si basava principalmente sulla stima e reputazione, o meglio, lo si fa ancora, ma chi ne abusa rischia sempre più spesso brutte sorprese.

Ma tornando all'argomento delle mie riflessioni, ovvio che allo stato attuale delle cose l'Armatore (come mi piace ancora chiamarlo) si affida a queste società per ottimizzare i costi, proprio per la loro capacità di creare sinergie, a cui un modello tradizionale fatto in casa non può competere, come il loro successo di questi ultimi anni dimostra, e quindi anche un premio assicurativo più basso, dovuto alla loro maggior capacità e forza contrattuale. Quello, che però, a mio avviso, non risalta abbastanza è che con questo modello di business si rischia di perdere di vista l'aspetto umano, soprattutto quando le navi gestite diventano migliaia. Più per diletto, quando mi capita, leggo alcune perizie su alcuni sinistri, che farebbero rabbrivire i comandanti di una volta, che si vantavano, e giustamente, di non aver mai avuto una collisione. A parziale giustificazione c'è da dire che al giorno d'oggi i ritmi commerciali impongono tempistiche sempre più stressanti, imponendo, talvolta, di dover navigare anche in situazioni proibitive.

I numeri, però, ci hanno detto che in alcuni casi il cambio di "Technical management" ha portato benefici considerevoli nella statistica dei sinistri di Compagnia. Ne ho riscontrato un caso recente di un primaria Compagnia italiana, e in

media soprattutto quando queste si erano affidate a società che gestivano un numero considerevole di flotte. Pertanto, ammiro molto la visione del comandante Giorgi al riguardo, e cioè di mettere sempre un tecnico al comando di queste società, altrimenti si rischia veramente che un management soltanto espressione di interessi finanziari equipari lo shipping a una qualsiasi industria, e scarichi una parte dei costi del suo modello di business, ahimè sulle assicurazioni.

Adalberto Bertoli

---

## INCHIESTA SUI PORTI

### DOVE VA LA RIFORMA?

di Tobia Costagliola

#### Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e del Tirreno Meridionale : la “ favola “ di Tremestieri, emblema dell'Italia

Nelle nostre inchieste su vari porti italiani iniziate fin dal 2015 abbiamo spesso evidenziato pregi , difetti, situazioni paradossali e curiose amenità di alcuni porti senza peraltro riuscire a fare una sistematica e completa disamina generale di ogni singolo porto. Tra l'altro, nelle 09 DL News 2017, avemmo modo di scrivere abbondantemente, per ben 7 pagine, di un porto ai più sconosciuto anche perché geograficamente e amministrativamente si trova nell'ambito del porto di Messina. Si tratta del porto, o meglio dell'approdo di Tremestieri che, a seguito della riorganizzazione del Sistema Portuale Italiano, iniziato col DCM del 21 gennaio 2016, è stato incluso in uno dei più "affollati" nuovi Sistemi di Autorità Portuali cioè l'AdSP dello Stretto con sede di AP a Gioia Tauro. Infatti, oltre a Gioia Tauro e Tremestieri, l'AdSP dello Stretto include Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina e Milazzo.

Era mia intenzione ritornare a Tremestieri per verificare quella situazione tanto particolare e sorprendente che avevamo evidenziato circa un anno fa. Tuttavia, prima di affrontare questo aggiornamento non si può ignorare che l'Italia si è data, da circa una settimana, un nuovo Governo, e che, ovviamente, è arrivato un nuovo ministro al MIT (Danilo Tonicelli). Per quanto concerne Tremestieri, va evidenziato che, nel frattempo, domenica scorsa, dalle elezioni amministrative di Messina, pur se bisognerà attendere il ballottaggio, è risultata netta la sconfitta del famoso e pittoresco Sindaco “pacifista” e “ no ponte” Accorinti.

#### Il passaggio di consegne tra ministri

Ritornando quindi alla situazione generale nazionale, prima di entrare in alcuni dettagli, sorgono spontanee alcune considerazioni. Sono considerazioni e riflessioni che scaturiscono dalla consapevolezza di aver seguito, almeno per gli ultimi tre anni, con il dovuto criticismo e con altrettanto apprezzamento (quando dovuto), tutte le vicende che hanno preceduto e seguito l'attuazione della Riforma del Sistema Portuale

Italiano. E mentre la mia mente cerca di focalizzare tutto quanto programmato, in parte realizzato e in parte da completare, mi piace anche pensare a dei corposi “dossier” che il neoministro dovrebbe aver trovato ben accatastati sulla sua scrivania. Dico “dovrebbe aver trovato” soltanto grazie ad un mio particolare schema mentale in base al quale chi “arriva” riceve” da chi “lascia” quel minimo di “consegne”, indispensabili in ogni rispettabile sistema organizzativo, sia semplice, come una ipotetica associazione solidaristica, sia complessa come un ministero a cui è stato dato l’onere di rappresentarne almeno quattro. Consegne che dovrebbero rendere l’alternanza più snella, meno traumatica, senza creare disguidi, impasse, stravolgimenti traumatici, ecc. Purtroppo il mio è solo un sogno rievocato dalla patetica, usuale, cerimonia del passaggio di mano del campanello tra Primo ministro uscente ed il nuovo Primo ministro... Che cosa mi rappresenta?... Mi viene da immaginare << Adesso sono cavoli tuoi! Vedremo cosa sai fare, ecc.ecc >>

Quanto sarebbe bello e rassicurante che, nei cambi di governo, il nuovo ministro si scambiasse col ministro uscente un “serio passaggio di consegne” così come succede sulle navi, sulle stazioni spaziali, nell’azienda ideale tanto cara alla mia fantasia, immaginata come un laboratorio di attività che non vanno cambiate o fermate ma che devono continuare senza subire repentini traumi ma beneficiare soltanto di eventuali gradualità miglioramenti apportati da una diversa mentalità, diversa esperienza, diversa capacità di reazione alle situazioni contingenti. Mi viene in mente l’avvicinarsi dei tramvieri : pur nella semplicità routinaria del cambio di turno, c’è sempre qualche parolina, qualche raccomandazione . “Attenzione al trolley nelle curve... mi sembra un po’ lento; la porta di dietro non si chiude perfettamente ecc.” Pura utopia, troppo semplice e banale, pensiero poco realistico e assurdo... Le pratiche non devono necessariamente essere accatastate sulla scrivania del Ministro : c’è il Capo o i Capi di Gabinetto, la memoria storica del Ministero, c’è tutta la struttura che continua a far “marciare” le cose mentre il Ministro cerca di capire qualcosa e comincia a farsi le ossa... E poi, ancora, per i porti, c’è la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP . Da non trascurare, inoltre, le sollecitazioni dal mondo esterno ( Assoporti, Federagenti, Confitarma, Assarmatori, Angopi, lobbies, ecc. ecc.) che daranno il necessario impulso all’attività del Ministro... Devo dire che mi sorge anche il dubbio che il passaggio di consegne avvenga veramente nel più perfetto segreto e lontano da ogni occhio indiscreto...

### L’obbligata trafila del neoministro

Dai vari commenti si rileva che il nuovo Ministro abbia tutte le competenze per sostituire degnamente Delrio e che sarà senz’altro in grado di districarsi tra priorità quali “Tav e NoTav”, completamento riforma Portuale, nomine mancanti, situazione armatoriale italiana, sollecitazioni per un nuovo Ministero, potenziamento e sviluppo dell’economia del mare, infrastrutture, ecc.ecc. Delrio, nonostante venisse da un mondo completamente diverso (medicina), ha dimostrato una capacità di adattamento e apprendimento delle problematiche facenti capo al MIT veramente straordinaria. Peccato, però, che ha dovuto faticare per tutta la residua durata della legislatura per rendersi conto delle priorità e delle azioni indispensabili a dare un nuovo e diverso impulso alle infrastrutture, ai trasporti, alla logistica, all’armamento. Purtroppo, per mettere veramente a frutto l’esperienza acquisita sul campo avrebbe avuto bisogno di una ulteriore legislatura. Devo dire che mi è piaciuto quel guizzo di orgoglio e di

dignità da lui manifestato nella replica al discorso programmatico del Presidente del Consiglio il 6 giugno 2018. È stato comunque patetico e triste constatare quanto l'accorato sfogo dell'ex Ministro celava anche la mortificazione per l'assurda situazione causata da "quella gabbia di matti" di litigiosi e autolesionisti compagni (chi più, chi meno) di partito...

Sarebbe opportuno preparare per il Ministro una lista delle cose più urgenti se non gli sia già stata presentata. Non vorremmo che anche lui, seguendo la stessa trafila di Delrio, perdesse del prezioso tempo ad imparare ciò che, comprensibilmente, non può conoscere... Qualche personaggio potrebbe dire << non c'è da preoccuparsi : ci sono qua io, ci siamo qui noi... Spiegheremo tutto, dettagliatamente al Ministro...>>. Possiamo immaginare...

### Qualcosa ( o qualcuno ) è sfuggita alla nostra attenzione

Da parte nostra, dopo questa lunga premessa divagatoria vorremmo ritornare all'oggetto originario della nostra inchiesta non senza aver prima evidenziato qualche straordinaria anomalia, sempre nello stesso ambito dell'AdSP dello Stretto. All'inizio avevamo scritto che tale Autorità includeva ben 10 porti o approdi governati da un Presidente. Ci siamo compiaciuti quando il 26 maggio del 2017 il ministro Delrio , a margine dell'assemblea nazionale di Federagenti , a Ravenna, annunciò il completamento delle nomine dei presidenti di AdSP : Francesco Russo ( assessore Regione Calabria al sistema Logistica, Porti e "sistema Gioia Tauro"), Presidente AdSP dello Stretto e Tirreno Meridionale; Pasqualino Monti ( ex presidente Assoport), AdSP del Mare di Sicilia Occidentale; Massimo Deiana ( assessore ai trasporti della Regione Sardegna), AdSP del Mare di Sardegna.

Tuttavia, oggi, in concomitanza dell'insediamento del nuovo ministro, si rileva che l'AdSP dello Stretto è retta da due Commissari straordinari Andrea Agostinelli CV (CP) e Dott.Antonino De Simone. Il Prof. Russo, tanto elogiato per la sua competenza nell'ambito della logistica e della portualità , continua a svolgere il suo incarico di assessore regionale e anche di vicepresidente della Regione Calabria. In tale veste, però, continua ad interessarsi attivamente di Gioia Tauro e dei suoi problemi come se ne fosse il Presidente. Una "stonatura" come sarebbe stata la stessa nomina a Presidente, poi sfumata, perché incoerente con i propositi di Delrio di tenere lontani dai porti i politici o soggetti facenti parte dell'entourage politico.

In definitiva, salvo verificare eventuali ulteriori difformità nell'elenco dei nuovi sistemi portuali circolarizzato dal MIT il 21.01.2016, dalla documentazione ufficiale attualmente disponibile e dai siti informatici, risulta che l'AdSP dello Stretto è di fatto scomposta come segue :

1. AdSP di Gioia Tauro e della Calabria con sede in Gioia Tauro e con sedi periferiche (e uffici decentrati) a Corigliano, Crotone, Reggio Calabria, Taureana di Palmi, Vibo Valentia. Retta dal Commissario Straordinario Andrea Agostinelli dal 5 nov. 2015 (!)
2. AdSP di Messina e Milazzo(!) retta dal Commissario Straordinario Antonio De Simone fin dal 5 agosto 2016 (!). Messina include anche l'approdo di Tremestieri.

### Possiamo fare di tanti porti un fascio?

Mi augurerei che quanto sopra riportato possa essere smentito ma, nel frattempo, non posso fare a meno di immaginare, ragionevolmente, quanta confusione regna in questa delicata area del nostro paese dopo le elezioni sia politiche che amministrative, in presenza di nuovi soggetti politici ed amministrativi, cambio di prospettive,

speranze di cogliere nuove opportunità e attesa di nomina dei Presidenti di AdSP ancora mancanti. Ecco qui di seguito l'elencazione soltanto di alcune problematiche pendenti :

Il grave dissenso fomentato anche a livello politico sull'accorpamento di porti di regioni diverse anche se limitrofe.

Interessi contrastanti a livello "campanilistico" e forze centrifughe che mirano ad accorpamenti più corrispondenti alle "reali" necessità e "interessi" locali. Tutto ciò in un contesto in cui ciascun porto, ciascun approdo, vantando antiche tradizioni, avanza ambiziose aspirazioni e aspettative di finanziamenti "ad hoc".

Il porto di Gioia Tauro soffre di una anomala sottoutilizzazione del terminal MCT dovuto anche alla ormai stagnante situazione creata in seguito ai conflitti tra le due compagnie proprietarie Contship e MSC. Il Commissario Straordinario sta dando segnali di insofferenza per questa assurda situazione e, con la dovuta cautela, sta anche prendendo in seria considerazione l'eventuale revoca delle concessioni per rilanciare lo scalo. E' ovvio che una prova di forza, risolutiva, potrebbe essere decisa da un Presidente di ASP che non è stato ancora "inventato". Nel frattempo, i politici o loro "rappresentanti", "impazzano", la Regione fremere impaziente per tutto ciò che c'è da fare : c'è l'istituzione della ZES, grande occasione per attrazione di investimenti per cui sono stati stanziati 200 milioni, c'è la prospettiva della costruzione di un grande bacino di carenaggio che assume una indiscussa rilevanza.

Da notare che l'AdSP di Gioia Tauro ha chiuso positivamente la sua gestione finanziaria del 2017 con un avanzo di amministrazione di oltre 77 milioni di euro. Si tratta di somme in parte già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di 65 milioni di euro, in base a quanto definito nel Piano Operativo Triennale 2018/2020 dell'Ente, tra le quali anche il suddetto bacino di carenaggio.

### Tremestieri, cavallo di battaglia tra tutti i contendenti

Ritornando a Tremestieri da cui volevo partire all'inizio di questo mio "sproloquio", devo evidenziare quanto segue:

Purtroppo la situazione descritta nel mese di febbraio del 2017 è rimasta immutata.

Durante la vivace campagna elettorale delle scorse settimane sono emerse tutte le contraddizioni e le anomalie legate alla incapacità dei responsabili istituzionali, sia a livello locale, regionale e nazionale, di risolvere definitivamente una emergenza ambientale che, iniziata da oltre mezzo secolo, è diventata ormai insostenibile nel settore traffico e della mobilità della città di Messina. Ripeto qui di seguito la cronologia di tutti i provvedimenti urgenti adottati fin dal 2006.

Il 3 aprile 2006 fu inaugurato l'attuale approdo, per sole navi traghetto adibite al traffico merci, dotato di due scivoli. Era il primo passo concreto verso un traffico urbano ed un livello di inquinamento più sostenibile. Tale opera, tuttavia, realizzata soltanto con circa mezzo secolo di ritardo, si rivelò subito inadeguata e comunque, ancora insufficiente a smaltire il traffico su gomma proveniente o diretto allo Stretto. Conseguentemente, le Amministrazioni locali ritennero di proseguire l'ampliamento di questo approdo progettando una Piattaforma Logistica Intermodale che fu inclusa nel Piano Regolatore Portuale di Messina.

Anno 2007: nomina del prefetto di Messina a commissario delegato per l'attuazione di

interventi urgenti e approvazione del Piano Regolatore Portuale di Messina Tale piano prevedeva, per Tremestieri, la riorganizzazione della darsena esistente (realizzazione di un terzo accosto) e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima, anche “attraverso il riutilizzo dei materiali di dragaggio”.

Anno 2008 : le competenze del Commissario Delegato vengono trasferite al sindaco del Comune di Messina che decide di appaltare un primo “stralcio funzionale” di circa 80 milioni di euro a fronte di 120 milioni necessari secondo il progetto preliminare.

Il 18 dic. 2009 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il Piano Regolatore Generale del Porto di Messina in cui erano integrate le opere previste per la realizzazione della Piattaforma Logistica Intermodale di Tremestieri con annesso scalo portuale, per un importo complessivo di 73,579.820 euro

Nell'agosto del 2010 fu aggiudicata la gara di appalto per la realizzazione del primo stralcio funzionale della Piattaforma Logistica Intermodale e dello scalo di Tremestieri.

Il 18 luglio 2011 fu esaminato ed approvato lo studio di impatto ambientale con alcune prescrizioni dal Ministero dell'Ambiente.

Nel 2013 a seguito di un ricorso amministrativo, la gara di appalto fu assegnata ad una nuova ditta che, nel 2014, iniziò subito le procedure per la VIA (valutazione di Impatto Ambientale). Dopo circa sette mesi, il Ministero dell'Ambiente reputò non necessario l'espletamento di una nuova procedura integrale di valutazione ambientale. Il Ministero si limitò a richiedere ai progettisti una serie di prescrizioni irrilevanti.

Nel mese di giugno 2016 fu redatto Il rapporto di VAS (valutazione Ambientale strategico) applicato al PRP. Tuttavia i lavori di ampliamento del porto di Tremestieri tardano a partire. I sindacati degli edili contestano ritardi, rimpalli di competenza e, a tre anni dall'espletamento della gara di appalto per i lavori degli approdi aggiudicati all'impresa “Coedmar”. L'inizio dei lavori rimane un miraggio.

Nel 2017 nonostante un gran fervore di tutte le forze politiche, civili, amministrative, sindacali, ecc continua la situazione di stallo intervallata da proclami poi smentiti di imminente inizio dei lavori.

Nel frattempo, come sistematicamente verificatosi negli anni precedenti, l'approdo di Tremestieri subisce vari periodi di chiusura dovuta all'insabbiamento degli scivoli causato dalle ricorrenti mareggiate di scirocco. Fenomeni che si ripetono anche nei primi mesi del 2018 con grave disagio della vie centrali di Messina intasate da centinaia di TIR che compromettono anche la stessa incolumità dei cittadini.

Il 24 gennaio 2018 il Comune e l'Autorità Portuale di Messina firmano l'atto di convenzione per stabilire le competenze della gestione dei fondi che ammontano a circa 49 milioni di euro da utilizzare per il primo stralcio dei lavori a Tremestieri. I lavori dovranno essere appaltati entro la fine di gennaio ed essere completati entro due anni e mezzo.

Il 13 marzo 2018, a pochi mesi dalle elezioni amministrative, la stampa locale e nazionale informa dell'avvenuta consegna dei lavori del porto di Tremestieri tra il comune di Messina, l'Autorità Portuale e la Coedmar di Chioggia, l'impresa che tra un anno e mezzo ultimerà l'approdo a sud che libererà la città dal traffico gommato pesante. E' dall'aprile del 2006, dall'apertura del primo approdo emergenziale, che Messina attendeva il completamento del porto di Tremestieri, che per una lunga serie di errori progettuali e sottovalutazioni tecniche, più che un sollievo è stato una spina

nel fianco per i messinesi. 73,6 milioni in totale, 18 mesi di durata, cantieri con 80 lavoratori a regime più 50 dall'indotto: sono le cifre snocciolate da Sergio De Cola, assessore ai Lavori pubblici del comune di Messina. “E’ un’opera pubblica che realizza un’importantissima infrastruttura per la città e consente di candidarla sul mercato della logistica. Ha aspetti sociali e ambientali, con l’addio del traffico gommato dalla città, aumenta la sicurezza e viabilità e abbatte l’inquinamento acustico, ma ha anche valore urbanistico, perchè libera una porzione di fronte a mare nel centro cittadino”.

Maggio- Giugno 2018. Impazza la campagna elettorale per le elezioni amministrative. La protesta più incalzante deriva << dall’assenza di autorizzazione al dragaggio. Lo sviluppo del porto è bloccato perché da un anno c’è un funzionario alla Regione che non firma un’autorizzazione. I soldi ci sono, l’impresa anche, il progetto pure, ma è tutto fermo per causa di un burocrate. Ci sono interi punti di Pil in mano a funzionari e dirigenti che hanno paura di firmare >>. Il porto di Messina (incluso Tremestieri) è il “Cavallo di Battaglia” di tutti i contendenti. Forza Italia non accetta l’accorpamento a Gioia Tauro e rivendica una AP autonoma. Si parla di << sinergia tra Palermo e Messina e di una asse infrastrutturale Messina-Palermo (Miccichè) >> <<Le priorità oggi sono rappresentate dalle infrastrutture e dalla battaglia per la continuità territoriale- ha dichiarato Nino Germanà ( Lista Civica area F.I.)- E l’asse Messina-Palermo-Bruxelles come dichiarato anche dal presidente del Parlamento europeo Tajani, sarà fondamentale per il futuro dell’intera area dello Stretto>>.

“Il porto di Tremestieri rappresenta l’interfaccia con il Continente- ha commentato il candidato sindaco Dino Bramanti ( Centro Destra)- e non possiamo tollerare che a causa di una firma resti tutto fermo per un anno. Le parole di Miccichè mi confortano perché solo con la sinergia tra Messina e Palermo potremo rilanciare la città e soprattutto liberare Messina dalla schiavitù dei tir. Un porto pienamente funzionale e una città libera dai tir andranno di pari passo con la liberazione della rada San Francesco e la realizzazione di un lunghissimo water front da sud a nord >>.

Nell’attesa che dal ballottaggio del 24 giugno venga fuori il nuovo sindaco di Messina e che il Ministro prenda piena conoscenza delle problematiche pendenti dei suoi dicasteri e non solo, mi prendo la libertà di intervistare un ipotetico personaggio “difensore d’ufficio” del progetto Tremestieri. Detto difensore, incolore sul piano politico, incarna l’anima dei disperati abitanti del centro di Messina, dei disoccupati in perenne attesa, degli affaristi e di coloro che “pascolano” e “ proliferano”tra appalti e subappalti, degli armatori dei traghetti,ecc.ecc.

Domanda : Cosa pensa dell’attuale situazione ?

Risposta: Visto che i “piccioli”ci sono, incominciamo subito i lavori anche in assenza del permesso per i dragaggi. Spendendoli subito nessuno ce ne potrà chiedere la restituzione visto che sono spesi per un buon fine. Risolveremo nell’immediato il problema dell’occupazione e metteremo in moto l’economia del territorio.

Domanda: ma come si intenderà far risolvere il problema dell’insabbiamento quando, fra 1 o 2 anni il nuovo porto sarà a regime?

Risposta: La migliore soluzione tecnica già prospettata, oltre ad una adeguata diga foranea, sarà l’escavo di una grossa buca sottomarina, all’entrata dello scalo dove le ricorrenti mareggiate convoglieranno tutta la sabbia che normalmente insabbia gli scivoli. Quando poi detta buca starà per colmarsi, chiederemo in tempo le

autorizzazioni e, come abbiamo fatto finora, qualcuno pagherà per la rimozione della sabbia, Sarà pur sempre un'emergenza... State tranquilli perché oltre alle autorizzazioni, faremo come sempre analizzare la sabbia e verranno svolte delle rigorose e scrupolose gare per ogni operazione di dragaggio.

**Domanda :** Ma come mai non si parla più del rischio sismico a cui è esposta l'area di Tremestieri ?

**Risposta :** Ciò che conta è la grande emergenza che sta vivendo la città di Messina. Il resto non conta.

**Domanda :** Cosa è stato fatto per lo sbocco delle tre fiumare di Guidara, Canneto e Farota già interessato dalla drammatica alluvione del 1° ottobre 2009, dove è altissimo il rischio di nuove alluvioni, per conformazione geomorfologica ed esposizione ?

**Risposta :** L'importante è cominciare i lavori al porto poi si provvederà a rendere le fiumare più sicure...

### **Conclusioni**

L'intervista è solo frutto della mia fantasia ma riflette il pensiero, le aspettative e la mentalità diffusa e ampiamente documentata da fatti concreti, dichiarazioni, proclami e propositi tanto declamati dalle solite voci di origine privatistiche, politiche, tecniche e amministrative i cui intrecci dovrebbero essere stati eliminati secondo le buone intenzioni di Delrio.

Tanti auguri al nuovo Ministro e non solo...!

Credo che le problematiche sopraelencate riguardino non solo i siti sopra citati ma, purtroppo, larga parte del Sistema dei porti, infrastrutture, ecc. Riflettendoci bene, credo che, prima di verificare i dossier sulla scrivania del Ministro, sarebbe opportuno verificare se almeno una parte di tali problematiche siano incluse nel "Contratto" di Governo tra M5S e Lega....

**Tobia Costagliola**

---

## **LA NAVE FEMMINILE**

### **"She o it, l'antropomorfizzazione della nave" , la Marina Militare**

Decio, grazie mille interessante come sempre.

In merito alla diatriba "She" Vs "It"; io sono dalla parte del "She", anche in italiano diciamo: "Che bella barca" oppure "Che bella Nave", tutto e sempre al femminile, e chiunque avesse avuto una barca, la tratta e la ricorda come una amante costosa e capriccevole, ma che se dovesse avvenire un distacco, strazia l'animo e la si considera sempre nostra anche se, non lo fosse più.

Saluti

**Flavio Scopinich**

*Pubblichiamo alcuni passi con il consenso dell'autore di un articolo*

È un maledetto vizio dell'uomo, quello di antropomorfizzare, cioè di conferiresembiante e caratteri umani a tutto o quasi: dèi (e, attraverso di loro, forze della natura), sentimenti e momenti cruciali della vita (Amore e morte, soprattutto!), virtù, vizi, parti del giorno (pensiamo alle tombe medicee), ore (che danzano leggiadramente nella Gioconda di Amilcare ponchielli), animali (da Esopo a Fedro, a La Fontaine, a Trilussa, a Walt disney con tutt'i suoi epigoni) e — quel che è più grave — anche nazioni: se da un canto, con i ridotti costumi di avvenenti ballerine (quasi scandalosi per i tempi, che erano quelli fin-desiècle) nel famoso Ballo Excelsior, possono, dall'altro, proprio in quanto immaginate come persone singole, essere oggetto di odio meglio focalizzato, e se del caso criminalizzate senza attenuanti. Così, anche alla nave viene spesso conferita personalità umana. Alla nascita, viene battezzata con fastosa liturgia.

Ecco una bella orazione composta per la cerimonia di battesimo di una unità militare:

*«dio onnipotente ed eterno, che con il Tuo amore governi il cielo, la terra e il mare e componi in sapiente armonia le bellezze dell'Universo, ascolta la nostra preghiera. Tu che ci hai dato intelligenza e libertà perché, conoscendo le leggi della natura, ce ne servissimo per il bene e la felicità di tutti, benedici questa nave costruita dal lavoro e dall'impegno dell'uomo, a difesa della patria e dei suoi confini. mentre essa scende in mare e prende l'antica via delle acque, accompagnala, o Signore, con la Tua divina protezione perché domini le insidie dei flutti, e continui con fierezza le gloriose tradizioni marinare della nostra patria.*

*Un nome prestigioso torna oggi a portare sulle onde e sotto l'arco dei cieli la bandiera dell'Italia nostra; il mondo vedrà così il generoso servizio dei nostri marinai. Assisti, o Signore, e proteggi da ogni pericolo e da ogni avversità tutti coloro che vivono e lavorano sotto questa bandiera e fa che, solcando i mari e gli oceani, questo vessillo serva sempre nella tranquillità delle onde e dei cuori ad avvicinare fra loro tutti i popoli, diventando prezioso strumento di una più sentita e universale fratellanza».*

Le viene, quindi, imposto un nome che, per sottolinearne l'individualità, deve per legge essere diverso e dissimile da quelli di tutte le altre tuttora in vita (art. 140 cod. nav.), però può portare il nome di una nave non più esistente (è questo il caso, evidentemente, della nave cui si riferisce la preghiera sopra riportata), così come in certe famiglie ricorrevano nel tempo sempre i medesimi appellativi; viene iscritta ad un'apposita anagrafe, in cui verranno annotate tutte le vicende principali della sua esistenza: si tratta, com'è noto, della «matricola», tenuta dalle Capitanerie di porto; e notiamo, per inciso, che sono documenti spesso di notevole interesse anche sotto il profilo storico. Inoltre, viene munita di un documento d'identità — l'Atto di

Nazionalità — che deve sempre portare addosso quando va in giro...

La sua fanciullezza può essere, non diversamente che nei cuccioli umani, costellata di birichinate. Walt Disney nel film *Le Sette meraviglie* narra le vicende (quasi deamicisiane) di Little Toot, un gaio rimorchiatorino che discende da una prestigiosa stirpe di forti e valorosi tugboats operanti nel porto di New York. Little Toot è un vero monello, sempre pronto a combinar marachelle, tanto da preoccupare seriamente il suo papà, che sgobba da mane a sera per campare la famiglia.

Una volta che ne ha fatta una più grossa del solito, viene scacciato ignominiosamente dall'ambito portuale, e addirittura confinato in castigo fuori delle acque territoriali. Lì, sorpreso da una furiosa tempesta, dapprima si dispera spaventato, poi, vincendo il terrore, si rende protagonista dell'audacissimo salvataggio di una grossa nave passeggeri, che riesce a rimorchiare in acque sicure per cui, pienamente riabilitato, viene riammesso nel porto, con la commozione orgogliosa del padre: è finalmente adulto!

La personalizzazione che l'uomo fa della nave è tale che essa spesso diventa oggetto d'amore al pari di una donna; ed è sintomatico che in inglese, lingua nella quale tutti gli oggetti inanimati sono di genere neutro, la nave vivente ( she) è femmine,e; e questo mi sembra un'eccezione grammaticale davvero galante.

#### Nella Marina Militare

Va però sottolineato, per contro, che nella marina militare italiana si tiene molto alla virilità dei vascelli, anche se la denominazione sarebbe, in origine, femminile: per cui si dice, ad esempio, il *Sentinella*, il *Baionetta*, ecc.. Questo perché probabilmente, magari a livello inconscio, nei cannoni si scorgono inequivocabili simboli fallici. ma la portaerei è sempre femminile: la *Kennedy*, la *Nimitz* ecc.. madre generosa, dal suo grembo fertile vengono partorite vivacissime, rumorose, talvolta petulanti creature. Sempre a questo proposito, mi piace ricordare la storia della nostra prima unità del genere regolarmente entrata in servizio. Nata come «incrociatore portaeromobili», espressione volutamente ambigua perché alla marina, assurdamente, non era stato ancora concesso di avere una propria aviazione con macchine ad ala fissa, si chiamò dapprima il *Garibaldi*; quando, poi, il vecchio nodo fu finalmente risolto, l'unità acquistò di pieno diritto la qualifica di portaerei, diventando quindi la *Garibaldi*! E questo cambio di sesso riempì di gioia (meschina, lo ammetto) il mio cuore di vecchio borbonico, potendo ora considerare l'eroe eponimo dell'unità, che per giunta proveniva dal Sudamerica, come un viado. e ora mettiamoci pure la *Cavour*...!

.....

#### Renato Ferraro

(da *Rivista marittima*-Aprile 2010)

---

## Gruppo di Cultura Navale

### Notiziario sociale giugno 2018

Cari Soci e Simpatizzanti,

Il 10 giugno 2018 alle ore 10.30 in Via Murri 24 a Bologna in 2a convocazione si è tenuta l'Assemblea Ordinaria per chiudere l'esercizio al 31.12.2017 ed adempiere alle formalità previste dallo Statuto e cioè come da convocazione:

a) Approvazione del bilancio al 31/12/2017, b) Quote sociali per il prossimo anno  
c) Rinnovo del Consiglio Direttivo. d) Varie ed eventuali

Sono presenti all'Assemblea o di persona o per delega numerosi soci.

Dopo i procedimenti di rito viene approvato all'unanimità il bilancio dell'esercizio 2017 e viene deliberato di mantenere invariata in "almeno" euro 15,00 la quota associativa.

Si è quindi passato alla nomina delle cariche sociali e, dopo approfondita discussione, l'Assemblea ha deliberato di nominare per l'esercizio 2018 fino ad approvazione del bilancio del medesimo i signori:

Sig. Mario Sannino in qualità di Presidente, Sig. Stefano Chesi in qualità di Vice-presidente, Sig. Giuseppe Marcucci Consigliere Onorario, Sig.ra Elisa Poggio Consigliere con le funzioni di Segretaria.

Inoltre, come già comunicato sul sito, si è dovuto constatare un aumento dei costi di stampa da parte dello stampatore per cui i costi di acquisizione da parte dei soci delle copie stampate potrebbero subire variazioni in aumento.

Cogliamo l'occasione per comunicarvi che a breve sarà disponibile sul nostro sito una nuova documentazione relativa al traghetto M/T "Dimonios" della Tirrenia per il quale ringraziamo sentitamente "Seawolf" del sito NEA – Navi e Armatori.

Il Presidente

Mario Sannino

---

## IL LIBRO PIU' DIFFUSO DOPO LA BIBBIA

### EUCLIDE, QUESTO SCONOSCIUTO

Un mare di scienza, conferenza organizzata dalla Scuola di Scienze matematiche, fisiche e naturali dell'Università degli studi di Genova

GENOVA Francesco Odetti è stato professore associato di Geometria presso l'Università di Genova e ha tenuto corsi di Geometria agli allievi nei corsi di Ingegneria. Si è occupato di Geometria applicata alla Computer Graphics. Attualmente in pensione si dedica alla divulgazione e alla promozione della Matematica.

Il nome di Euclide per molti è legato solo a due teoremi sui triangoli rettangoli, peraltro apocrifi, dato che non compaiono nelle sue opere, e alle cosiddette geometrie non euclidee di cui molti hanno sentito parlare.

Pochi sanno che invece "Gli Elementi" di Euclide è il libro con più edizioni al mondo (dopo la Bibbia) e che ha avuto un'influenza enorme sulla cultura per 2300 anni.

"Gli Elementi" di Euclide è il più antico trattato di Geometria con dimostrazioni che ci sia pervenuto. Ciononostante mostra un'inaspettata modernità di concetti e di idee in campo matematico che ci proponiamo di disvelare almeno in parte.

Cosa sono gli Elementi di Euclide? Si tratta di un trattato di geometria che risale al III secolo a.C.; è diviso in 13 libri, scritti in greco antico (Attico). L'argomento è la Geometria del piano e dello spazio e descrive la Teoria delle proposizioni, Aritmetica dei numeri e Solidi platonici.

Chi era Euclide? Non ci sono dati biografici su di lui, Aristotele e Platone lo ignorano; Proclo nel V secolo scrisse un “Commento agli Elementi” e ci dà qualche scarsa indicazione; altri indizi provengono da Pappo (II secolo d.C.) e Stobeo (V secolo d.C.); a volte è detto Euclide di Alessandria per il semplice fatto che il famoso libro è stato scritto tra la vita di Alessandro Magno e il regno di Tolomeo, nel periodo coincidente tra la fondazione di Alessandria d’Egitto e la costruzione del suo famoso Faro. Facciamo una piccola digressione su Omero. Anche i poemi di Omero, il più celebre poeta dell’antichità, sono stati tra le opere letterarie più diffuse al mondo (Iliade e Odissea), ma di Omero non si sa praticamente niente a parte qualche leggenda. E alcuni dubitano anche che sia esistito, e ritengono che i suoi poemi siano un collage di opere di vari autori.

Euclide come Omero. È esistito davvero? È presente in tutte le biblioteche di matematica un’opera colossale “Éléments de mathématique” di N. Bourbaki. Più di 20 volumi, pubblicata in Francia tra il 1935 e il 1968 (anche dopo), ma non c’è mai stato un matematico di nome N. Bourbaki: si trattava di un pool di matematici che hanno voluto tenere l’anonimato. Forse anche Euclide è uno pseudonimo o un gruppo di matematici...

Euclide è il primo geometra di cui abbiamo un’opera, tenendo conto che la matematica pre-euclidea è praticamente sconosciuta. Secondo Proclo, Euclide attinse da Talete che imparò la matematica dagli egizi (secondo Erodoto). Pitagora è il sommo, ma dobbiamo ricordare che insieme a Talete sono avvolti nella leggenda. Di Teeteto, Ippocrate di Chio e Eudosso di Cnido non si sa quasi niente.

Ci sono giunti due aneddoti (da Proclo e Stobeo, V secolo d.C.): non esistono vie regie alla geometria; dategli una monetina perché possa dire di aver ricavato qualcosa. Dove sono stati scritti gli elementi? Come ben sappiamo, Alessandro Magno voleva costruire una città con il suo nome, e la prima proposta venne dall’architetto Dinocrate che propose di modellare il monte Athos come statua di Alessandro. Quindi, Alessandro preferì far costruire a Dinocrate una città su una lingua di sabbia in Egitto, e così nacque nel 332 a.C. Alessandria d’Egitto.

Era per quei tempi una città modernissima con due assi stradali principali in senso sud-nord e est-ovest. Alessandria d’Egitto era davvero una città monumentale, e ancora oggi è possibile visitare le rovine storiche dell’epoca di Alessandro Magno. Alessandria d’Egitto era un’importante centro culturale e tecnologico. Culturale perché c’era la famosa biblioteca, andata perduta definitivamente in occasione della conquista araba nel 642 d.C., dopo avere già subito danni in precedenza per guerre e conquiste romane; oltre alla biblioteca era un centro di Meccanica, Filologia, Grammatica, Medicina, Psicanalisi, Medicina e Geometria; ci sono passati studiosi noti come Euclide, Erofilo, Eratostene, Ctesibio, Abdaraxos e Archimede. Dal punto vista tecnologico Alessandria aveva un importante monumento, utile per la navigazione, considerato la settima meraviglia del mondo, e si trattava del famoso Faro, costruito tra il 300 e il 280 a.C.: esso rimase attivo fino al XVI secolo quando fu distrutto da due terremoti, dove sopravvisse la base, trasformata in fortificazione militare. Della biblioteca, invece, ne è fatta una nuova, modernissima, aperta nel 2002. Non dimentichiamo però che Alessandria d’Egitto, nonostante abbia conservato poco del suo glorioso passato, proprio di esso cerca di ricordarlo.

Della biblioteca alessandrina la scienza è andata per la maggior parte perduta, e di

Euclide ci sono rimasti gli elementi, ma non si sa nulla dell'autore, come abbiamo detto. Inoltre fu il primo libro al mondo ad essere stampato con le figure geometriche, precisamente a Venezia nel 1482.

Come ci sono pervenuti gli Elementi? Non ci sono notizie precise, ma possiamo ricordare Giovanni Campano da Novara che tradusse gli Elementi dall'arabo al latino nel 1255 circa.

Per i platonici "stoichia" erano i quattro elementi (terra, fuoco, cielo, acqua) per cui Euclide è detto "Stoichiotes": comunque useremo "Libro" invece di "Elemento".

Il piano generale dell'opera è formato da 13 Libri così suddivisi:

1 geometria del piano: dalle definizioni elementari al teorema di Pitagora.

2 3 4 geometria del piano; i poligoni, la circonferenza.

5 teoria delle proporzioni.

6 uso delle proporzioni: similitudini.

7 8 9 numeri primi, massimo comun divisore, numeri perfetti.

10 grandezze incommensurabili (il più vasto e difficile).

11 12 geometria dello spazio: parallelepipedi, prismi, piramidi, coni, sfere.

13 solidi platonici.

**Stefano Briata**

## **RIVISTE**

### **BACHERONTIUS**

E' straordinario come una rivista ( cartacea o se volete di nobile lettura ) navighi pur con tanti sacrifici tipici del comparto editoriale spumeggiando di prua con un "carico sempre di merce di valore culturale" . Si tratta di Bacherontius , il cui numero di giugno è appena uscito ,anno XLIX, n. 3 , diretto dal suo fondatore , il giornalista grande comunicatore, Marco Delpino che da Santa Margherita Ligure è sempre sul ponte con le iniziative della Tigulliana o altre sue invenzioni . Dovete leggerla abbonarvi, l'indirizzo è [ww.tigulliana.org](http://ww.tigulliana.org); e-mail: [m.delpino@libero.it](mailto:m.delpino@libero.it).

Si , non mi dimentico di **CSTN Notiziario Centro Studi Tradizioni Nautiche** della Lega Navale Italiana di Napoli , rivista on -line , impostata graficamente come una rivista di nobile carta , con articoli tecnici e storici scritti da illustri personaggi .  
*cstn.it*

Nè mi dimentico de **La Torre**, questo battagliero settimanale di Torre Del Greco di cronaca, attualità e cultura che esce dal 1905 , indomito foglio per i torresi di cronaca e di cultura varia e piacevole.

Domenico Ambrosino e la sua **ProcidaOggi** è un must che tutti dovrebbero leggere, abbonarsi, sostenere, un giornale vero per un'isola piccola ma grondante di storia .

## **Lettera dal Venezuela di Alfredo Puppo**

### **LE NUOVE MEGAPAX SONO UN MATTONE NELLO STOMACO**

Caro Decio , ieri 9 giugno ho assistito in video al battesimo della nave MSC Seawiew nel portale dell'emittente televisivo genovese Primocanale web in diretta, una bellissima festa in onore di questa nave costruita in Italia, orgoglio della marineria italiana e della tecnologia direi avanzatissima sulla costruzione navale. Senza dubbio di una bellezza mai vista, soprattutto gl'interni , saloni, cabine, ristoranti, sala giochi e piscine e via dicendo, interni ideati dal famosissimo architetto navale De Iorio che ha la sua sede di lavoro in Piazza della Vittoria a Genova.

Però c'è un "ma", ho visto dettagliatamente la struttura della nave, in tutta la sua lunghezza e credimi la parte strutturale della zona poppiera sinceramente non mi piace, mi cade come un mattone nello stomaco, quell'alzamento” che sembra un grattacielo che si sovrappone per me e orribile, mi dà un senso che possa provocare una instabilità della nave durante un mare molto agitato. Certo mi si dirà che si sono fatte le prove della vasca navale e con un simulatore che crea un mare mosso e moto ondosso per cui ingegneri e architetti navali avranno fatto mille prove. Come si sa la madre natura e sempre imprevedibile, con questo non voglio dire che la nave possa essere alla mercé di un mare burrascoso e possa perdere la sua stabilità, mentre naviga, mettendo in pericolo la vita dei croceristi, Dio non lo voglia.

Comunque in questi ultimi anni si è assistito in vari cantieri navali non solamente italiani, ma anche di altri cantieri esteri costruzioni di navi da crociera mastodontici, ormai il business della vacanze crocieristiche che navigano in lungo e in largo negli oceani è diventato un buon affare per i cantieri e gli armatori danno lavoro a migliaia di maestrazze.

Prima di concludere , vorrei fare una precisazione. Le navi da crociera oggi sono all'avanguardia della architettura navale, e non lo discuto, ma non so se i lettori assidui del DL NEWS di Decio sono d'accordo con me: io preferisco la nave di una volta con le linee e la silhouette più accattivante e in tutte le sue forme tipo Michelangelo, Giulio Cesare, Eugenio C, navi che hanno fatto epoca. Molti ex croceristi sentiranno la loro mancanza ma anche gli appassionati e cultori di come erano belle le navi di una volta. Ognuno è libero di pensare come vuole, era solo una mia constatazione, nulla di più.

Un caro saluto dal Venezuela da un figlio del Nautico San Giorgio.....

Alfredo Puppo

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO

Onorato: “Con la Cociancich primo passo verso i diritti dei marittimi”

“Un piccolo, ma significativo passo in avanti sulla strada di un ripristino della legalità nel settore marittimo italiano e della tutela dei diritti dei marittimi italiani”.

Così Vincenzo Onorato ha commentato oggi la definitiva entrata in vigore della cosiddetta "Legge Cociancich", l'emendamento alla legge comunitaria del 2015 che disciplina il regime fiscale per gli armatori italiani, limitando i benefici fiscali del Registro internazionale alle sole navi che imbarcano esclusivamente equipaggi italiani o comunitari secondo lo spirito con cui venne approvata la "Tonnage Tax" del 1998.

“Per la prima volta – sottolinea Onorato – è riconosciuto ufficialmente il grande tradimento, ovvero il fatto che i benefici fiscali accordati agli armatori dovessero trovare motivazione nella tutela occupazionale dei marittimi italiani e quindi nella

difesa di una categoria che è stata invece, come lo dimostra il numero dei disoccupati oggi proiettato oltre il tetto delle 60.000 unità, abbandonata a se stessa da chi aveva il dovere, sancito per legge e violato nelle applicazioni pratiche, di occuparsi di loro”  
“La Cocciacich ha aperto – conclude Vincenzo Onorato – una crepa del sistema di connivenze fra armamento e sindacato. È ora necessario non mollare la presa e realizzare in tempi brevissimi la totale revisione della legge 30/98; in un momento in cui finalmente nei programmi politici torna ad apparire il concetto di italianità, come valore e obiettivo, eserciteremo costantemente la nostra funzione di sprone sul nuovo governo per continuare questa battaglia decisiva per la dignità dei lavoratori italiani e per il ripristino di condizioni di giustizia sociale.”

Roma, 11 giugno 2018

Per ulteriori informazioni

Barbara Gazzale 3484144780

## Il Viaggio sulla Linea del Tempo

Specifici calcoli matematici hanno portato alla scoperta di una correlazione tra il tempo e lo spazio emotivo.

ROMA. Il workshop intitolato «Il Viaggio sulla Linea del Tempo» ([www.eventibenemeglio.it](http://www.eventibenemeglio.it)), in programmazione dal 22 al 24 giugno 2018 presso la sala congressi dell'Hotel Bernini Bristol di Roma, nella centralissima Piazza Barberini 23, sta già suscitando un grande interesse su Internet, grazie a concetti che rivoluzionano il «problema dell'uomo».

Tra teoria e pratica, in questo workshop esclusivo ed inedito, Stefano Benemeglio, padre delle Discipline Analogiche, illustrerà le sue ultime scoperte ed il metodo più rapido per raggiungere il benessere e la felicità, attraverso la risoluzione dei problemi dell'emotività e del comportamento.

«La scoperta che esiste una precisa relazione tra lo spazio emotivo ed il tempo secondo specifici calcoli matematici ha permesso alle Discipline Analogiche di rivoluzionare completamente l'approccio relativo ai problemi di tipo ordinario o aberrante ed alla loro risoluzione» commenta Samuela Stano, presidente della «Università Popolare "Stefano Benemeglio" delle Discipline Analogiche» ([www.upda.it](http://www.upda.it)) che organizza l'evento.

Il convegno sarà presieduto da Stefano Benemeglio con il supporto dei docenti UPDA e gode dell'accredito del Sindacato Confederale Interdisciplinare Naturopatia e Discipline Olistiche Bionaturali aderente alla CISL (Sinape-Felsa-Cisl). A tutti i partecipanti sarà rilasciato l'Attestato Europeo di Frequenza.

Psicologo, padre delle Discipline Analogiche, direttore scientifico dell'«Università Popolare delle Discipline Analogiche» (UPDA), Stefano Benemeglio è famoso per i molti esperimenti di successo portati avanti nelle sedi più prestigiose, includendo anche l'Ordine dei Medici di Madrid e la prestigiosa Università «Pompeo Fabra» di Barcellona, ed è inoltre noto grazie alla sua ampia ricerca sulla «comunicazione analogica» portata avanti fin dagli Anni '70 del secolo scorso, quando -trasferitosi negli Stati Uniti- fu anche counselor e couch di numerose stelle di Hollywood.

Da qualche tempo, lo psicologo ha rivolto la sua attenzione anche alla fisica, alla meccanica quantistica ed all'astrofisica, scoprendo una correlazione tra il tempo e lo spazio emotivo. Questa miscela esplosiva ha dato vita ad una nuova teoria che il padre delle Discipline Analogiche illustrerà dal 22 al 24 giugno 2018 presso il Bernini Bristol di Roma.

Alla base di tutto vi è il concetto, anticipato ora in anteprima alla stampa, che la coscienza esista oltre le limitazioni dello spazio e del tempo e sia in grado di essere ovunque, sia nel corpo umano che al di fuori di esso. E tutto ciò si addice bene ai postulati di base della meccanica quantistica, secondo cui una certa particella può essere presente ovunque, così come un evento quantico può accadere in molti modi, a volte infiniti.

«Il Viaggio sulla Linea del Tempo» incomincerà venerdì 22 giugno 2018 con una tavola rotonda e workshop sulle conoscenze olistiche e bionaturali che avrà luogo dalle ore 15.30 alle ore 18.30. In tale occasione sarà presente la Fidia Elettromedicali srl, fondata dopo una ventennale esperienza acquisita nella progettazione e fabbricazione di apparecchiature biomedicali per la medicina alternativa e le discipline olistiche, che presenterà una nuovissima macchina computerizzata attraverso la quale sarà possibile vedere e fotografare la propria aura.

Attraverso la «foto dell'aura», i partecipanti potranno così conoscere anche il proprio «campo aurico» che tutti gli esseri viventi hanno intorno.

«L'aura è un campo di energia elettromagnetica non visibile ad occhio nudo emanata da tutti gli esseri viventi: è come un arcobaleno di luce che circonda il nostro corpo. I colori e i disegni all'interno di questo campo energetico costituiscono una specie di quadro della nostra anima» spiega Gerarda Buoninconti, esperta in Discipline Olistiche Bionaturali.

Il workshop proseguirà poi con moltissime rivelazioni sorprendenti da parte dello psicologo Stefano Benemeglio nelle giornate di sabato 23 e domenica 24 giugno 2018 dalle ore 10.30 alle ore 13.30 e dalle ore 15.30 alle ore 18.30. (AJ-Com.Net)

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### Da “ L'amica di nonna Speranza” del poeta Guido Gozzano ( 1833-1916)

Il poeta, con commozione e con velata ironia, ricorda il salotto di nonna Speranza. Chissà quanti di noi avranno letto a scuola il brano che segue:

“Loreto impagliato e il busto di Alfieri, di Napoleone, i fiori in cornice (le cose di pessimo gusto),

il caminetto un po' tetro, le scatole senza confetti, i frutti di marmo protetti dalle campane di vetro,

qualche raro balocco, gli scrigni fatti di valve, gli oggetti col monito “salve” “ricordo”, le noci di cocco,

Venezia ritratta a mosaici, gli acquarelli un po' scialbi, le stampe, i cofani, gli albi dipinti di anemoni arcaici, le tele di Massimo D'Azeglio, le miniature, i dagherrotipi: figure sognanti in perplessità,

il gran lampadario vetusto che pende a mezzo il salone e immilla\* nel quarzo le cose di pessimo gusto,

**il cucù dell'ore che canta, le sedie parate a damasco chermisi ... rinasco, rinasco del  
mille ottocento cinquanta”.**

**\*immilla, riflette in molteplici immagini (Devoto- Oli)**