

Mensile telematico di terra e di mare

Anna Scarcella il 25 agosto ha dato alla luce Tommaso. Anna si è sposata con Giuseppe Provenzano, elettrotecnico sulle piattaforme OSV della Saipem, imbarcato quando è spuntato Tommy. Anna oggi è impiegata alla Carige, ma noi di TTM la conosciamo da molti anni, da quando qualcuno disse, c'è un ottima ragazza che vi propongo. Infatti Anna si è rivelata molto brava, versatile, ed è stata con noi per qualche anno . Poi ha proseguito verso altre strade, dimostrando una capacità di adattarsi verso diverse tipologie di lavori , senza mai stancarsi, è riuscita a fare gli ultimi esami e laurearsi in Economia dei trasporti . Da parte nostra cara Anna tanti complimenti e auguri per la tua famiglia e per Tommy.

o*o*o*o

“Solo martiri designati possono accettare la presidenza di un porto” (Duci, Federagenti)

Decapitata anche Ravenna. Sistema portuale travolto dalle inchieste

Anche l'Autorità Portuale di Ravenna è stata “decapitata” da provvedimenti giudiziari che hanno decretato l'interdizione dai pubblici uffici del Presidente Daniele Rossi, del segretario generale Paolo Ferrandino e di un altro funzionario dell'Autorità di Sistema Portuale. L'accusa è quella di inquinamento ambientale, abuso e omissione di atti d'ufficio.

L'inchiesta di Ravenna si somma a quelle che hanno travolto le Autorità Portuali, quella di Livorno, dove solo in questi giorni, anche se l'inchiesta penale prosegue, il Presidente del porto è stato reintegrato nel ruolo dal quale era stato interdetto mesi addietro. Si somma all'inchiesta in atto a Napoli, a quella penale che incombe sui porti di Bari e Brindisi, a quella per abuso d'ufficio a Gioia Tauro

nonché ai rumours che riguardano anche altre Autorità di Sistema Portuale in particolare nel nord della penisola.

“I casi sono due: o il Ministro Delrio nella scelta dei presidenti e dei segretari delle Autorità di Sistema Portuale ha sbagliato tutto assegnando la governance dei porti a incompetenti o disonesti; oppure la riforma portuale colloca, per la sommatoria di norme e competenze, i vertici delle Autorità di Sistema Portuale in una posizione di martirio certo. Tertium non datur se non l’eventualità di affidare direttamente a magistrati inquirenti la guida di tutta la portualità italiana”.

A scendere in campo accendendo i riflettori sul terremoto che sta travolgendo gli scali marittimi italiani con conseguenze devastanti sull’operatività degli stessi e con il conseguente blocco di tutti i più importanti progetti infrastrutturali, è il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci.

“Nel silenzio assordante della politica – afferma Duci – si sta consumando una vera e propria carneficina nei porti e dei quadri dirigenti che dovrebbero guidarli in un momento per altro delicatissimo in cui le opportunità di ripresa potrebbero trasformarsi nel giro di poche settimane in clamorosi autogol. Oggi, e non è un paradosso, solo un manager con vocazione al martirio o un dirigente che non abbia nulla da perdere e che comunque non possa sperare in nessuna crescita professionale, potrebbe ragionevolmente accettare una carica, a decisione limitata e a rischio illimitato. Una carica che, alla luce dei fatti, della proliferazione delle inchieste giudiziarie, del recente caso Ravenna e dei rischi penali, è lo specchio di una riforma portuale fallita.”

“Se i giudizi sulla governance dei porti, sulla centralizzazione delle scelte in organismi mai attivati – prosegue il Presidente di Federagenti – possono essere oggetto di valutazioni contrastanti, certo la concentrazione di funzioni, competenze in un quadro normativo sconclusionato e tutto da interpretare, hanno creato le premesse per il più grande fallimento della portualità nazionale”.

“Come operatori del settore – conclude Duci – non possiamo non denunciare quella che è ormai una libanizzazione del sistema portuale e le conseguenze che ne stanno già derivando, sia per il blocco di importanti lavori infrastrutturali, sia per la comprensibile e ormai quasi generalizzata tendenza dei vertici, ancora non travolti da

inchieste, ad assumere qualsivoglia decisione e a ufficializzarla con una firma”.

Per Federagenti è oggi necessaria quindi una misura di emergenza, tale da evitare che i porti diventino la causa del più importante e insanabile blackout del sistema economico nazionale.

Roma, 10 settembre 2019

(Per ulteriori informazioni Barbara Gazzale 348 4144780)

ANTROPOLOGIA E ALTRE CONSIDERAZIONI

E' scandaloso come , a seguito di una demente gestione dell'immigrazione , si sia riusciti a trasformare il sogno comune europeo dell'annullamento dei confini nel cavallo di Troia di un'invasione di popoli che con l'Europa nulla hanno da spartire.

(Anna Graffer da un articolo di ItaliaOggi 13/X/18)

Ma i nostri giovani continuano a emigrare in Europa perché trovano condizioni di lavoro che piace , ben pagato, compresi tanti medici.

NATO : settant' anni !

Anniversario dell'Alleanza Atlantica , pubblichiamo una frase di un articolo di Massimo de Leonardis sulla Rivista Marittima di aprile 2019 . Per la statistica l'Alleanza nacque il 4 aprile 1949.

“Risultò profetica la dichiarazione rilasciata nel febbraio 1995 dal segretario generale della NATO , il socialista belga Willy Claes << il fondamentalismo islamico è ora una minaccia per l'alleanza , altrettanto grande di quello che era stato il comunismo >>.

Naturalmente era stato subito costretto a ritrattarla.

LETTERE A DL NEWS

da Sandro Stefani

Carissimo Decio, grazie come al solito per avermi citato sull'ultimo numero di quella che ormai è diventata un punto di riferimento nel ns mondo dove c'è davvero bisogno di professionalità e, soprattutto, di buon senso.

Mi è piaciuta la tua digressione sull'abbinamento tra tecnologia e mistero che è un dato di fatto. Purtroppo nel nostro Bel Paese c'è molta ignoranza o superficialità sull'argomento. E la cosa più deprimente è che questa non conoscenza è puntualmente maggiore proprio in quelli che poi si trovano a diretto contatto per diversi motivi con questa tecnologia.

Ad un convegno a cui ho partecipato mi è capitato di sentire da parte di un rappresentante delle istituzioni pubbliche che dovrà poi sorvegliare sull'applicazione di queste tecnologie, definire la nave autonoma come una "nave automatizzata". Automazione e nave autonoma sono due concetti completamente diversi e questo dovrebbe essere chiaro ma, evidentemente non lo è.

Mi piacerebbe poter fare quattro chiacchiere con Te sull'argomento e spero di farlo presto

Un grande abbraccio

Sandro Stefani

PS sto lavorando sul nuovo noir. Il titolo (provvisorio) è Il Genovino scomparso. Senza peccare di presunzione questo sarà il migliore di tutti (almeno spero)

GADGET ELETTRONICI IN PLANCIA

di Flavio Scopinich

Ho particolarmente apprezzato l'articolo "La proliferazione di allarmi che distraggono e complicano la vita del personale di guardia" di Massimo Granieri , Controplacia del precedente DL NEWS.

Concetti e conclusioni che si possono applicare anche alle nostre auto di tutti i giorni, oramai piene zeppe di "Gadget elettronici" che distraggono il guidatore e riducono di fatto, il tempo che il conducente, dedica a guardare la strada.

Non per niente, recentemente, un portavoce della Polizia Stradale, durante una conferenza, illustrando varie statistiche, ha informato che quest'anno, il numero degli incidenti "singoli" (ovvero causati dal

solo guidatore senza coinvolgere altri mezzi), ha superato in percentuale quello degli incidenti "multipli" (ovvero causati dal concorso di altri mezzi), e la causa principale è da imputarsi alla distrazione del conducente stesso.

Questo concetto, si può altresì estrapolare ed applicare, alla recente "new wave", delle grandi compagnie, divise in dipartimenti, dove la continua emissione di nuove procedure nei diversi campi, crea l'imbarazzante situazione dove: "O il personale di bordo concentra la propria attenzione sul lavoro, oppure impiega il proprio tempo a studiare le nuove procedure, distraendo la mente e propria attenzione dalla effettiva occupazione principale a cui dovrebbe essere dedicata". Con questo, non voglio dire che le società non debbano emettere procedure dedicate al lavoro, (le varie ISO 9000 docet), è che sarebbe opportuno pensare e trovare un modus operandi da parte di ambo le parti bilanciando le duplici esigenze di tenere informato il personale e consentire allo stesso di potere dedicare maggiore tempo ed attenzione all'espletamento dei propri doveri.

Proposte? Magari pensare di emettere procedure più "sintetiche", emesse a scadenza fissa con intervalli più diluiti nel tempo, magari illustrate agli addetti dagli stessi compilatori, in modo da avere un trasferimento della filosofia e dei concetti delle procedure, il più velocemente ed efficiente possibile.

Mi rendo conto, che da parte degli interessati (emettitori e fruitori), sono esigenze molto diverse e divergenti, ma è un problema importante, che secondo me, andrebbe valutato e preso in considerazione con grande attenzione.

Flavio Scopinich

Allarmi sonori ed emergenza.

di Enrico Calzolari

Dopo aver letto l'analisi sugli allarmi sonori e l'emergenza a bordo del foglio n° 25, mi è venuto a mente un incendio avvenuto sulla Turbonave "Leonardo da Vinci" nell'anno 1965, mentre ero imbarcato come più giovane commissario. Avevo l'obbligo della comandata serale al ballo di classe lusso, in cui prestavo il servizio giornaliero, almeno fino alla mezzanotte. Dopo la comandata passavo

in plancia a salutare un compagno di classe dell'Istituto Nautico, col quale ero sempre in lizza per verificare chi finisse per primo il compito di navigazione, che era sottordine nella guardia da mezzanotte alle quattro. A volte, in navigazione atlantica, senza alcuna nave in vista, facevamo ripasso dei segnali morse a lampi. Una sera, dopo essere giunto in plancia, suonò l'allarme incendio. Il segnale dava incendio in cambusa, ed era anche stato confermato via telefono dalla centrale dei vigili del fuoco. L'ufficiale capo-guardia prese allora una torcia e scese verso il ponte della cambusa, incaricando il sottordine di avvisare subito il comandante. Mentre il marinaio era andato alla ricerca del comandante, vi fu la telefonata di un passeggero che stava passeggiando all'aperto nella zona di poppa, e che stava vedendo fumo uscire da uno dei tubi avvisatori di incendio. A quel punto anche il sottordine prendeva una torcia e si recava nella zona in cui era stata segnalata la fuoriuscita di fumo, dandomi l'incarico sia di controllare la posizione di una nave che stavamo raggiungendo, sia di cercare di comunicare con l'ufficiale capo-guardia attraverso la centrale dei pompieri circa il nuovo allarme e sia di continuare a far cercare il comandante. Nessuno dei due ufficiali di guardia aveva però chiesto di spegnere gli allarmi sonori. Non trovandosi il comandante, quando il sottordine telefonò in plancia dicendo che l'indicazione del tubo faceva riferimento a incendio in cambusa, mi incaricò allora di far cercare il comandante in seconda, mentre egli si sarebbe recato nella zona dell'incendio per riferire all'ufficiale capo-guardia che, fortunatamente, l'incendio era uno solo ed eventualmente ricevere nuovi ordini. Dopo circa dieci minuti si presentò in plancia il comandante in seconda, il quale mi chiese perché ero lì, cosa stessi facendo e mi arronzò chiedendomi perché non avessi spento tutti gli allarmi sonori, che lo stavano infastidendo e che avrebbero potuto anche far perdere la concentrazione al timoniere. Nel mentre egli iniziava a spegnere gli allarmi sonori, mi giustificai dicendo che io non potevo permettermi di manomettere il ricevimento dei segnali, perché non ero abilitato a ciò e il mio compito era solo quello di relazionare sul succedersi degli eventi al comandante, intervenendo soltanto presso il timoniere qualora si fosse verificato un pericolo di eccessivo avvicinamento alla nave che stavamo raggiungendo, cosa peraltro ancora remota. Visto che stavo adempiendo compiutamente agli incarichi ricevuti, chiesi di potermi allontanare dalla plancia. Il

Comandante in seconda mi disse di no, che dovevo restare a sua disposizione, precettato fino a che l'incendio non fosse stato spento. Quella notte non si poterono rintracciare né il comandante né il cambusiere, per cui fu necessario usare le asce per scardinare la porta della cambusa. Dopo un'ora arrivò la telefonata dell'ufficiale capoguardia che comunicava che la porta della cambusa era stata scardinata e che l'incendio all'interno stava ormai scemando perché era entrato in funzione lo sprinkler automatico. Mi sono sempre chiesto se l'arronzata ricevuta fosse corretta o meno, visto il rischio che l'eccesso di segnali sonori comporta.

SI INIZIA TUTTO “ TUTTO DA CAPO “?

di Maurizio Longo

“Non possiamo preventivamente esprimere giudizi su un Governo appena insediatosi tuttavia, non possiamo però neanche nascondere "come" si è giunti alla formazione di una nuova maggioranza parlamentare, che ha determinato la nascita del nuovo esecutivo”, dichiara Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito.

“Per le imprese di trasporto italiane mi sento di esprimere il dispiacere di dover iniziare "tutto da capo". Nel senso che si dovrà ripetere la medesima trafila: nomina e delega al Sottosegretario; richieste di incontro; presentazione di temi e problemi; costituzione di commissioni e magari sotto-commissioni; calendarizzazione degli incontri; incontri ristretti e riunioni plenarie; approfondimenti e contro-approfondimenti da parte di chi ha interessi contrastanti; discussioni sulle risorse economiche per il settore; dispositivi legislativi che puntualmente ritardano; qualche minaccia di manifestazione di protesta, come da rito; qualche convegno per invitare l'istituzione di turno; sagrestie che si aprono a qualche eletto e qualche raccomandazione per evitare conflitti sociali per non destabilizzare il sistema, e così via. Un'esperienza che si ripete costantemente, e che probabilmente anche questa volta determinerà, prima di assumere provvedimenti richiesti, la necessità della condivisione, del confronto, delle verifiche e dello studio dei temi e via dicendo, almeno fin quando non muta la maggioranza parlamentare ovvero si dovrà iniziare tutto

da capo. Le "fatiche di Sisifo" al confronto sono passeggiate di salute".

Roma, 5 settembre 2019

(Per ulteriori informazioni Barbara Gazzale 348 4144780)

RIVISTE IMPERDIBILI:

RIVISTA MARITTIMA, TTM, NOTIZIARIO DELLA GUARDIA COSTIERA, VITA E MARE, BACHERONTIUS

LA RIVISTA ONLINE CHE SI LEGGE COME FOSSE CARTACEA



CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE – LE
Porticciolo Molarglia – 80133 Napoli – tel./fax 081 4206564
website: www.cstn.it – email: info@cstn.it

Cari Lettori.

Neanche il torrido agosto appena passato è riuscito a fermare la Redazione e lo staff dei collaboratori che hanno consentito puntualmente l'uscita del Notiziario CSTN n-85 di settembre 2019 che trovate allegato e che vi accingete a leggere..

Se anche questa volta siamo riusciti a soddisfare la Vostra attesa e il numero sarà di Vostro gradimento, . . . sappiate che questa volta le sette faticose camicie le abbiamo sudate davvero.

Buona lettura!

La Redazione.

CONVERSAZIONE CON TOBIA COSTAGLIOLA SULL'AMBIENTE

Argomento pieno di concetti e opinioni personali che non possono essere analizzati solo da una parte , abbiamo inserito qualche nostra considerazione. (DL NEWS)

CATASTROFISTI E TERRAPIATTISTI

I roghi della foresta amazzonica hanno prodotto sconcerto nel mondo e fatto esplodere nuovamente la rabbia dei conservatori dell'ambiente, ha colpito soprattutto il rapporto legno che se ne va e effetto serra . In due articoli di Franco Maria Puddu sulla rivista della Lega Navale e di **Ciro Paoletti, 2010 e 2015** il legno nella storia non solo navale è inquadrato in modo esemplare: ere, cambiamenti climatici, altre ragioni per cui le aree boschive hanno sempre pagato un prezzo alto nel cammino dell'umanità. Volenti o nolenti con l'intervento umano. **Che ci possiamo fare noi del secondo millennio? Niente.**

Se solo potessimo in questi migliaia di anni rivelare quanto petrolio e altro dovuto a terremoti sui fondali marini viene rilasciato dal mare, forse ci accorgeremmo che piangere sul disgelo dei ghiacciai oggi e nello stesso tempo riempire la terra di enormi e orrifiche pale eoliche é una contraddizione . Noi siamo rrispettosi delle regole civili di vita, non siamo e saremo mai contro il progresso tecnologico che ci aiuta a distruggere i rifiuti . Mai saremo contro gli ambientalisti perché noi per primi abbiamo rispetto dell'igiene dell'uomo Purtroppo intere popolazioni (Asia soprattutto) vivono nella sporcizia e fanno largo a gravi epidemie . No , la terra è rotonda e le previsioni catastrofi che ,a parte l'uomo stupidus , lasciamole ai "terraplattisti." (DL)

CONVERSAZIONE CON TOBIA COSTAGLIOLA SULL'AMBIENTE

sinossi

Elucubrazioni sulle paure e le speranze di un (quasi) ottuagenario
Progresso/Regresso, Crescita/decrecita, Sostenibilità,
Futuro: destino ineluttabile. Possiamo cambiarlo?
Deforestazione naturale ed innaturale: fenomeno antropologico
ineluttabile?

Aspetti lessicali ed antropologici

Premesso che l'antropologia tratta i comportamenti degli esseri umani, prima di affrontare il tema suaccennato vorrei evidenziare a me stesso una tesi: la stretta relazione tra l'antropologia e l'ineluttabilità. Non che l'una possa eliminare l'altra ma, almeno, che l'antropologia possa governare, ritardare o meglio, rendere più sostenibile ed accettabile l'ineluttabilità.

Ineluttabile è un aggettivo della lingua latina che sta ad indicare, in particolar modo se riferito al termine "destino", un concetto che suona come "inevitabile, contro cui non si può lottare". Eppure la sua etimologia nasce dal verbo "eluctari" (vincere lottando) da cui deriva il termine "eluctabilis" (che si può vincere con la lotta). Ma basta anteporre il prefisso "In", per giungere a "Ineluctabilis" (ineluttabile). Ergo, l'ineluttabilità del nostro destino è un dato di fatto ed è strettamente legata alla nostra natura rigorosamente "fatua e mortale".

E'pur vero che la vita media degli esseri umani tende ad aumentare gradualmente grazie al progresso della scienza, della tecnologia, della qualità della vita, ecc. Ma, anche se, grazie a questi progressi che aumentano la percezione di una nostra sempre maggiore superiorità, onnipotenza e autosufficienza (intese come espressione di una dimensione tutta immanente e razionale, avulsa da ogni trascendenza) noi riuscissimo a raggiungere 300 anni di vita, dovremmo, poi, alla fine, misurarci con la citata ineluttabilità.

Ma, purtroppo, nonostante quel senso di onnipotenza, incombe sul genere umano e sull'orbe terraqueo un fenomeno che sta ormai per diventare ineluttabile se non ci scuotiamo e svegliamo, se non aumentiamo le nostre

conoscenze, se non cominciamo a rinunciare o ridurre il nostro egoismo/individualismo e la nostra “provata” incoscienza e stupidità. Potrebbe essere molto probabile che quell’ipotetico traguardo di vita che avremmo conquistato grazie al progresso scientifico, merito di pochi ed usufruibile da tanti, si riveli inutile e venga neutralizzato proprio dal comportamento del genere umano. Comportamento il cui “trend”, già attualmente ben inquadrato ed individuato in ogni sua manifestazione, individuale e collettiva, potrebbe condurre alla distruzione del mondo intero ancor prima di godere di quella annunciata aspettativa di estensione della vita ... E, paradossalmente, proprio nel compimento di questa opera tanto scellerata, concretizzeremmo quella citata onnipotenza rivelando un potere umano superiore a quello del buon Dio (sic!) Che, nella Sua impenetrabile e perfetta “pianificazione”, aveva già stabilito, fin dalla notte dei tempi, una fine del mondo e del genere umano in tempi, magari, più lontani.... A cosa sarà servita, allora, la nostra longevità se poi dobbiamo scontarla con una accelerazione della nostra autodistruzione?

Eppure, nonostante tutto, c’è ancora posto per la speranza. La speranza che l’intelligenza umana prevalga sulla stoltezza e il genere umano, con l’aiuto di una tecnologia sostenibile ed ecocompatibile possa neutralizzare quella citata ineluttabilità riportandola nel giusto binario di quel percorso imperscrutabile stabilito dal buono, saggio e onnipotente Dio fin dalla notte dei tempi.

Mi propongo di riportare qui di seguito e, anche in una futura puntata (se Decio me lo permette), qualche elementare esempio di fenomeni che proprio ineluttabili non sono in quanto essenzialmente dovuti a comportamenti umani che rivelano stoltezza, egoismo e ignoranza (provata e conclamata...)

Se non si corre ai ripari è “autodistruzione”.

L’autodistruzione non è una ipotesi ma solo la proiezione di quanto è già in atto. Potremmo mai fermare o rallentare tale “ineluttabile” fine? Stiamo vivendo un paradosso incredibile: la maggior parte del genere umano, a tutte le latitudini, viene sempre più sensibilizzata grazie alla capillare informazione e, purtroppo, anche per esperienza diretta (inondazioni, frane, incendi, siccità, carenza d’acqua, atti criminali di “dittatori” ed individui, terrorismo, ecc.). Dall’altro canto, quei pochi che detengono il potere ed il governo dei popoli, ignorano, talvolta disconoscono o tengono un atteggiamento negazionista, oppure sono inclini ad esperire tardivi rimedi che sono ben lungi dall’arrestare o ritardare quel generale degrado della natura e delle menti che diventa sempre più
“ i n e l u t t a b i l e .

Parole in” liberta’ (T.C.)

Mi sembra di sentire le obiezioni del solito “frescone”, furbo ma informato, che quale campione della massima espressione dell’ignoranza dilagante e con il suo

infimo livello culturale giustificato dalla convinzione che non è necessario studiare perché la cultura (anche informatica) degli altri sopperisce ad ogni carenza propria: “ma cosa dici? Non esagerare! Lo scioglimento dei ghiacci, così come ciò che chiamate “sconvolgimenti climatici”, sono fenomeni “ciclici” che ci sono sempre stati...”; “la deforestazione non arreca nessun danno, anzi migliora l’ambiente... troppi alberi aumentano il rischio degli incendi...meno alberi darebbero più spazio per l’agricoltura”, e così via. Passi l’immagine del “frescone” ma non si può restare indifferenti quando, a pensarla allo stesso modo sono dei capi di stato che, con idee, progetti e leggi, possono decidere, a loro piacimento, le sorti del mondo intero, favorendo soltanto interessi di biechi e spietati speculatori senza scrupolo.

Qualche esempio significativo e preoccupante offerto da illuminati ...e illuminanti... personaggi.

George W. Bush, tra i più “intelligenti ed illuminati” presidenti degli Stati Uniti, nel 2003, emanò una controversa legge che prevedeva l’abbattimento di 8 milioni di ettari di boschivo «Per proteggere le foreste, un tesoro da preservare, è necessario intervenire velocemente tagliando tutti quei giovani alberi che, facilmente infiammabili, mettono a repentaglio milioni di ettari di vegetazione».

In quel periodo, erano circa 76 milioni di ettari le foreste dichiarate a rischio d’incendio, da abbattere o da dare alle fiamme per il tramite di incendi controllati. Ma molti esperti americani erano contrari, ritenendo, entrambi i metodi, dei rimedi inutili e dannosi per il benessere delle foreste e delle zone circostanti. Bush la pensava invece diversamente: «Abbatere gli alberi serve non solo a ridurre il rischio di incendi catastrofici, ma anche ad eliminarne le conseguenze, come smottamenti e inondazioni». Chiaro, No?

E cosa dire di Donald Trump, altro grande “campione” della presidenza degli U.S.A che, nel 2017, con un suo decreto, voleva ridurre le aree protette del suo paese, aprendole allo sfruttamento industriale su larga scala e all’avanzamento dell’agricoltura? Non contento, mentre il mondo intero, Cina inclusa, si sforza di ridurre le emissioni del metano e del diossido di carbonio, fonti principali dell’inquinamento globale, Trump comincia, ora, a rallentare le restrizioni sul metano stabilite da Obama. Non senza ritirarsi dagli accordi sul clima di Parigi(!)

IL POLMONE DEL MONDO

E l’Amazzonia riconosciuta come il “polmone del mondo” avvolto, attualmente, dai roghi, aumentati fin dall’insediamento del presidente Bolsonaro? A criticarlo scienziati, “Ong” per la tutela dell’ambiente nonché le popolazioni indigene, che contestano il suo sostegno allo sviluppo delle coltivazioni agricole e allo sfruttamento minerario in zone protette (cfr: il Fatto quotidiano del 22 agosto

2019). L'Amazonia sta rivivendo un dramma in parte dovuto a Bolsonaro e alle sue politiche di "sfruttamento ragionevole" del polmone verde. Secondo l'IMPE, l'Istituto nazionale di ricerche spaziali del Brasile, dall'inizio dell'anno ad oggi, si sono persi circa 4.000 km² di foresta (!). Il dato mostra un aumento superiore al 100% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso ed è uno dei peggiori negli ultimi anni. Il presidente Bolsonaro, dopo aver prontamente licenziato il capo dell'INPE, Ricardo Galvao, ha affermato che i dati sulla deforestazione non sono veri e che l'Amazonia gode di ottima salute (sic!). "Per il bene del paese e del mondo intero bisogna far posto all'agricoltura ed in particolare alla coltivazione della soia". E la tutela dell'ambiente con tutte le sue conseguenze? La citata Agenzia spaziale brasiliana ha registrato, dal mese di gennaio ad oggi, 72.000 incendi dei quali, 9.500, nella 4^o settimana di agosto. Il Sole24ore del 21 agosto riporta : "Lunedì scorso, il fumo degli incendi ha oscurato il cielo di San Paolo: secondo alcuni esperti, la causa dell'improvviso buio è stata la coincidenza tra un fronte meteorologico freddo e le fiamme dell'Amazonia, che pure si trova ad una distanza di circa 1.000 miglia. I critici accusano la politica ambientale del presidente Jair Bolsonaro che punta sullo sviluppo invece che alla conservazione. L'hashtag "pray for Amazonia" ha dominato i social network brasiliani e non solo, negli ultimi giorni.

Bolsonaro, dal canto suo, forse non più sicuro della buona salute dell'Amazonia, ha puntato il dito contro le organizzazioni non governative che, a suo dire, sono responsabili degli incendi dopo che il governo ha ritirato i finanziamenti alle loro attività [...]. Bolsonaro ha aggiunto che non ha risorse per combattere gli incendi..." Dal 23 agosto ad oggi sono state diffuse, a livello planetario, le terrificanti immagini dell'Amazonia che brucia. Bolsonaro, tallonato dalle critiche internazionali e non solo...ha finalmente deciso a far intervenire l'esercito; Trump ha offerto il suo aiuto. Nel corso del G7 di Biarritz sono stati stanziati 20 milioni di dollari polemicamente rifiutati dal presidente Bolsonaro... (No comment!). Nel frattempo, Luca Parmitano, dalla sua stazione spaziale, comunica di vedere, da lassù, l'enorme massa di fumo che attraversa i cinque strati dell'atmosfera...

Precisazioni in nome della verità storica e scientifica.

Agricoltura sostenibile

La verità ha varie sfaccettature. Non posso esimermi dal riportare quanto scritto dal prof. Mauro Agnoletti (Presidente del Comitato Scientifico del programma mondiale della FAO sulla conservazione dei paesaggi agrari (GIAHS), è coordinatore del gruppo di lavoro sul paesaggio presso il Ministero per le Politiche Agricole Alimentari e Forestali, ecc.ecc) sul Corriere della Sera del 27 agosto, che chiarisce in modo inequivocabile tutti gli aspetti del problema "incendi":

Agricoltura sostenibile (e ideologie che non lo sono). No agli speculatori. Ma non condannate i roghi degli indigeni.

“Il dibattito sui fuochi in Amazonia sembra non fare distinzioni fra gli incendi operati da speculatori e quelli dovuti a pratiche secolari che, specialmente in Brasile, sono molto radicati nella cultura indigena. Si rischia così di accomunare in una generalizzata condanna in nome del clima e della sostenibilità questioni radicalmente diverse. Gli incendi attuali non sono dovuti al cambiamento climatico ma a disboscamenti per mettere a coltura, in modo stabile, nuovi terreni. I fuochi controllati operati dalle popolazioni indigene prevedono l'incendio della biomassa vegetale in area limitata, la fertilizzazione del terreno con le ceneri, la coltivazione dei cereali per due-tre anni, seguiti dall'abbandono della coltura e dal ritorno della foresta che ricresce spontaneamente. Ogni anno le comunità indigene cambiano la zona sottoposta a incendio operando così una rotazione delle colture e della foresta in vaste aree del Paese. Queste pratiche erano diffuse in tutti i continenti, Europa ed Italia comprese, e sono in linea con un modello di agricoltura sostenibile, di cui è forse arrivato il momento di chiarire i contenuti e gli obiettivi dell'Agenda 2030. Se infatti si intende non toccare alcun bosco, né per produrre legno, né per coltivare la terra e tornare ad una ipotetica naturalità del pianeta, è bene dire che si tratta di un obiettivo irrealizzabile e pericoloso per un mondo che si avvia ai dieci miliardi di abitanti e che deve produrre il 50% in più del cibo entro la fine del secolo secondo la Fao. Se invece vogliamo favorire i prodotti coltivati localmente, limitare l'abbandono e ridurre l'urbanizzazione ed emissioni, la strategia deve essere diversa. Un'agricoltura a bassa intensità energetica, senza uso eccessivo di chimica, ha bisogno di più terra rispetto a modelli industriali che possono anche quadruplicare le produzioni, ma inquinano ed emettono più CO₂, oltre ad estromettere i piccoli contadini da un mercato dominato dalle multinazionali. Il bestiame va allevato anche nei pascoli e nei boschi, se non vogliamo latticini e carne prodotti in stalle dove l'obiettivo è produrre quantità nel più breve tempo possibile. La foresta amazonica è importante, ma non è il “polmone del pianeta”, produce forse il 6% dell'ossigeno e le foreste che incorporano più CO₂ sono quelle che vengono frequentemente utilizzate. Sono le deforestazioni stabili che vanno tenute sotto controllo, non quelle limitate e periodiche fatte dalle popolazioni indigene. Queste comunità, da un lato, rischiano di essere estromesse dai loro territori da parte di parchi e altre iniziative di protezione ambientale, perché le loro pratiche sono considerate insostenibili. Dall'altro, sono minacciate dai grandi proprietari terrieri, anche perché sprovviste di un riconoscimento legale della proprietà. Anche per questo la Fao iscrive i sistemi agricoli tradizionali che usano il fuoco nel programma di conservazione del patrimonio agricolo mondiale (www.fao.org/giahs), a cui anche alcuni siti brasiliani si sono candidati.”

Non condanniamo soltanto Bolsonaro . Chi è senza peccato...

E' probabile che molti lettori, nell'apprendere le citate notizie sul Brasile e sull'Amazonia, possano formarsi un quadro inesatto della situazione generale limitandosi a demonizzare Bolsonaro e indignandosi per il rifiuto degli aiuti. Credo che il seguente articolo di Gian Antonio Stella faccia meglio luce su questa vicenda portandoci a riflessioni meno avventate e superficiali. Chiedo perdono ai lettori ma vorrei trasmettere a quelli che, come me, non adeguatamente informati, desiderano di vedere "le cose come realmente stanno".

Corriere della Sera 28 agosto 2019

Gian Antonio Stella: Una pistola ad acqua per l'Amazonia.

"Una pistola ad acqua. Ecco cosa i generosissimi leader della generosissima comunità internazionale del G7 riuniti a Biarritz, mossi dal cuore d'oro, hanno deciso di regalare al Brasile per aiutarlo nella guerra necessaria per arginare gli incendi in Amazonia: una pistola ad acqua. E per quanto Jair Bolsonaro sia insopportabile quando spara battute demenziali, fascistoidi o machiste come quella dell'altro giorno contro Brigitte Macron, è impossibile dargli torto: quei 20 milioni di dollari stanziati sono una cifra ridicola e umiliante rispetto alla gravità del problema che minaccia il pianeta intero. Sapete quanto costa un solo Canadair per combattere i roghi di boschi e foreste? Un Viking Air 415 prodotto dai canadesi ed entrato in servizio a partire dal 1993, lungo 19,8 metri con una apertura alare di 28,6 e in grado di sganciare "gavettoni" da oltre 17 mila litri alla volta, costa nuovo quasi 28 milioni di dollari. Un buon usato una ventina. In Italia, dove in questo caso siamo messi meglio degli altri, ne abbiamo tra vecchi e nuovi 19. Eppure, come è noto in certi momenti non bastano. Soprattutto in Sardegna. E 20 milioni di euro (pari al regalino di Biarritz) sono stati spesi l'anno scorso soltanto per il primo simulatore di volo al mondo per l'addestramento dei piloti. Fate voi i conti: per proteggere la foresta amazzonica che secondo il WWF internazionale copre un'area di 6,7 milioni di chilometri quadrati (pari a 22 volte l'Italia, 279 volte la Sardegna) si estende su nove Stati e custodisce un quinto di tutta l'acqua dolce del pianeta ed è abitata da 350 popolazioni indigene e ospita una varietà immensa di specie animali e vegetali, noi del G7 regaliamo il costo di un Canadair di seconda mano.

Sinceramente: da vergognarsi. E'una cifra che umilia il Brasile ma prima ancora quei sette paesi che, secondo il Fondo Monetario Internazionale, rappresentano un Pil complessivo superiore ai 39mila miliardi di dollari.

E non è neppure la prima volta. Dieci anni fa, al G8 dell'Aquila, quegli stessi grandi stabilirono di aprire il portafoglio per aiutare finalmente l'Africa. E se ne vantaron nella conferenza stampa finale. Fatti i conti si trattava di 43 centesimi al mese per ogni abitante del continente nero."

Non si è ancora spento l'eco delle polemiche tra Macron e Bolsonaro in margine al G7 di Biarritz con tutte le conseguenze tra cui il ritiro della Francia dagli accordi commerciali con l'America Latina. Molti hanno pensato, a torto o a ragione, al falso fervore ambientalista di Macron che potrebbe dare il buon

esempio pensando alla riforestazione del suo paese...Ma a parte polemiche e critiche, mi sento di affermare che la questione dell'Amazonia è una questione internazionale e non interna al Brasile come pure lo è l'impegno di ogni singolo stato per la riduzione delle emissioni di CO2.

Conclusioni: Le flotte mangiatrici di boschi

Mi tocca constatare che, anche questa volta, l'argomento da me trattato non ha alcuna attinenza col mare che ha sempre la priorità nel foglio di Decio Lucano. Riflettendoci, però, devo purtroppo ricordare che il mare ha avuto, nella storia dell'umanità, un ruolo determinante nel disboscamento di vaste aree boschive e lacustri che sono state "sacrificate" per affrontare la inviolabilità di questo elemento tanto impenetrabile quanto affascinante, terribile e misterioso, perenne manifestazione di una potenza quasi sovranaturale. E così, l'uomo nel suo perenne progredire tra sfide e lotte cruente per vincere le forze della natura imparò a navigare.... Chi non ricorda le prime rudimentali imbarcazioni babilonesi costruite interamente di canne? E i distruttivi disboscamenti per costruire, nei secoli, flotte intere a partire dai Cartaginesi, Greci, Egizi, Romani che, dalla prima guerra punica fino al V secolo, hanno costruito flotte in tutto il Mediterraneo e finanche nelle regioni del Nord Europa? E le flotte della Repubblica Veneta? Veniva sistematicamente fatta una selezione del legno migliore integrando tipi differenti per specifici e "standardizzati" utilizzi. Da notare che le flotte dell'antichità avevano breve durata dovuta alle limitate conoscenze tecnologiche di quei tempi ed alla frequente necessità di allestire, in breve tempo, flotte enormi. In definitiva, guardando a ritroso nei secoli, c'è chi ha definito queste flotte, più o meno gloriose "Flotte mangiatrici di boschi".

Il "World Resource Institute" ritiene che il solo stop alla deforestazione mondiale vale, da solo, il 40 % delle emissioni globali di Co2 (!)

Dovrebbe essere, ormai, fin troppo evidente per ogni essere umano capace di intendere e di volere, dopo il susseguirsi di sconvolgimenti climatici sempre più frequenti (vedasi uragano Dorian), che l'arresto della deforestazione, insieme alla diminuzione delle emissioni dei "gas serra" è l'azione più efficace che l'uomo possa e debba esperire senza ulteriori ritardi. L'inarrestabile ricerca di energie alternative ecosostenibili ed il loro utilizzo, potrebbero certamente dare un maggiore impulso per bloccare e risanare il tragico dissesto che avanza sotto i nostri occhi. Gli esseri umani, "fruitori" di quei beni di consumo che non sono eterni come ci fa comodo credere e gli Stati, prendendo coscienza del delicato ed irripetibile sistema in cui viviamo, devono perseguire uno sviluppo ed una crescita più sostenibile riducendo o fermando l'utilizzo di quelle vitali risorse naturali insostituibili che vanno assottigliandosi "ineluttabilmente" senza alcuna possibilità di rigenerazione.

Tobia Costagliola

AMBIENTE

MA CI SONO QUELLI CHE LA PENSANO DIVERSAMENTE/ QUALCHE STATISTICA

Cousteau più di trent'anni fa profetizzò la fine del Mar Mediterraneo sotto l'aspetto biologico , in realtà non è successo niente che non fosse il naturale corso della natura , temperatura ,livello superficie.

L'inquinamento si divide in quello umano e in quello del degrado della terra , dei fondali, La plastica non scherza, , ma vedremo come sarà il futuro con le navi a LNG, elettriche, idrogeno...

“Quando si parla di distorsione della realtà legata alla propaganda sui cambiamenti climatici, il caso più clamoroso è quello dell'anidride carbonica (CO₂). Demonizzata come causa prima del catastrofico riscaldamento globale, ormai considerata nell'immaginario collettivo un “gas satanico”, ogni notizia che aggiorna il suo costante aumento di concentrazione nell'atmosfera viene vissuta con angoscia collettiva (oggi è vicina alle 415 parti per milione, ppm, contro le 315 del 1958). In realtà l'anidride carbonica è un gas vitale per la nostra sopravvivenza. Insieme alla luce e all'acqua, la CO₂ è il terzo dei nutrienti fondamentali per le piante e per il processo di fotosintesi. Vale a dire che senza anidride carbonica non ci sarebbe vita umana. Né la concentrazione attuale può essere vista come un rischio per la salute: nel rapporto “Climate Change 2001”, dell'IPCC, l'organismo Onu che si occupa di cambiamenti climatici, si trova scritto, tra l'altro che la comparsa dei vegetali sul pianeta e la loro colonizzazione della Terra, corrisponde a un periodo in cui la concentrazione della CO₂ nell'atmosfera era altissima, oltre le 6.000 ppm, vale a dire a livelli 15 volte superiori a quelli attuali. E a metà degli anni '90 dello scorso secolo, un rapporto che teneva conto di oltre 300 studi su questo argomento (Plant responses to rising levels of Atmospheric Carbon Dioxide), spiegava che elevando la concentrazione di CO₂ fino a 650 ppm, ben 475 varietà di piante studiate registravano un incremento nella crescita di oltre il 50%.

Dove nasce quindi l'idea che la CO₂ sia un veleno? Semplicemente per

il fatto che è uno dei gas serra, responsabili – secondo la vulgata corrente – del riscaldamento globale. Ed è anche il principale gas serra su cui le attività umane incidono direttamente. Ma a parte che anche l'effetto serra è fondamentale per la vita dell'uomo (senza i gas serra non ci potrebbe essere vita sulla Terra dato che la temperatura media globale sarebbe di -18°C contro gli attuali +15), l'anidride carbonica rappresenta solo una piccolissima parte di questi gas: tra l'1 e il 5% (oltre il 90% è rappresentato dal vapore acqueo). In più la CO2 prodotta dall'uomo è a sua volta una piccolissima parte di quanto prodotto dalla natura. Già questo dovrebbe far nascere qualche dubbio sul fatto che l'incremento di CO2 nell'atmosfera sia attribuibile esclusivamente all'uomo.

Che l'aumento della temperatura globale sia correlata all'incremento di CO2 nell'atmosfera è un'ipotesi scientifica formulata per la prima volta poco più di cento anni fa dallo scienziato svedese Svante Arrhenius. Ma non ha mai avuto un riscontro certo, anzi successivi scienziati hanno attribuito alla CO2 un ruolo sia nell'aumento sia nella diminuzione delle temperature. Posizioni che a volte troviamo anche nella stessa persona. Clamoroso il caso di Stephen Schneider, professore alla Stanford University, consigliere del presidente americano Bill Clinton, uno dei massimi divulgatori della teoria del riscaldamento globale, che però all'inizio degli anni '70 scriveva saggi e addirittura un libro per spiegare che l'aumento delle emissioni di anidride carbonica avrebbe congelato il pianeta.

In questa “leggenda nera” sulla CO2 si inserisce poi la sua definizione come “inquinante”, per cui l'aumento di CO2 nell'atmosfera è raccontato come aumento dell'inquinamento. Tale collegamento, peraltro, viene giustificato dal fatto che l'immissione dell'anidride carbonica nell'aria sarebbe legata all'uso dei combustibili fossili, anche questi diventati “nemico numero 1” dell'umanità. Ma la CO2, come abbiamo visto, non solo non è definibile come inquinante ma non è neanche possibile stabilire un rapporto causa-effetto tra inquinamento e CO2. Tanto è vero che – e sono certo che molti saranno sorpresi – nei paesi industrializzati l'inquinamento è in drastica riduzione da decenni, al contrario dei livelli di CO2 che crescono.

Già nel 2002, nel suo rapporto dedicato alle previsioni ambientali, l'Ocse (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico)

affermava che nei paesi industrializzati c'era già stata una diminuzione dell'inquinamento atmosferico pari al 70% in quattro anni. E recentemente l'Agenzia Europea per l'Ambiente ha presentato un rapporto che conferma quanto già sostenuto dall'Ocse: tra il 1990 e il 2016, nei paesi dell'Unione Europea si registrano fortissimi cali nell'inquinamento, che vanno dal 23 al 91% a seconda dei gas esaminati. Questo non significa che non ci sia inquinamento atmosferico ma che, contrariamente a quello che ci viene fatto credere, non solo non è in crescita ma addirittura in drastico calo.

Quando si parla di inquinamento atmosferico nei paesi sviluppati, ci si riferisce essenzialmente a sei elementi, considerati i più importanti a livello statistico e comparativo: anidride solforosa (SO₂), ozono (O₃), piombo (Pb), ossidi di azoto (NO_x), monossidi di carbonio (CO), polveri sottili (Pm). Tutti questi agenti inquinanti sono in diminuzione, e chiunque può fare una semplice verifica andando sui siti delle Agenzie regionali per l'Ambiente (Arpa).

Dunque, l'inquinamento diminuisce mentre la concentrazione di CO₂ nell'atmosfera aumenta. Peraltro, proprio la caccia alle streghe lanciata contro la CO₂ rischia di diventare un boomerang dal punto di vista ambientale, perché concentrandosi esclusivamente sulla riduzione delle emissioni di CO₂ si tolgono risorse alla ricerca e applicazione di tecnologie meno inquinanti.

Riccardo Cascioli

da La Nuova Bussola quotidiana 26 agosto

Il fuel low sulphur costa circa il 30% in più

Lo dicono le prime rilevazioni in Asia di Drewry, che non esclude un ritorno allo slow steaming da parte delle compagnie che avranno necessità di contenere i costi

Ship2Shore 5 settembre 2019

Viaggio turistico marinaresco del comandante Stefano Giacobbe

Finalmente ho realizzato un sogno: navigare sulla bilancella

Viaggio a Carloforte -16 Giugno 2019-periplo isola di S.Pietro-
bilancella RUGGERO I I – varata ed entrata in servizio nel
1898 –n° di registro 1CA -196D - .

Finalmente ho realizzato un sogno – tornare a vivere in simbiosi con il mare - Imbarcato da protagonista su un leudo (15 mt) o su una bilancella lunga (13 mt).

La bilancella altro non è che un leudo ridotto . Barca che ha vissuto tutte le peripezie dei leudi rivani liguri e sardi .

Intraprendiamo Il viaggio : io, moglie,figlio,nuora.

Per necessità logistiche abbiamo preso il volo da Genova per Roma quindi da Roma per Cagliari dove ,affittato un auto, siamo arrivati a Porto Vesme, quindi imbarcati sul traghetto siamo arrivati a Carloforte .

Un altro mondo .Tutti parlano genovese di Pegli,bambini,giovani e vecchi, signore di ogni età ; nei pochi negozi in zona tutti gentili ed accoglienti ,sembra di essere a Genova sottoripa nel 1512 ai tempi di Andrea Doria ! – Porte di casa, moto , auto con le chiavi inserite nelle relative toppe o cruscotti . – Sul far della sera comari sedute (su sedie impagliate) davanti all’uscio di casa in chiacchera , bambini festanti ,gioiosi nei loro giochi innocenti,in corsa nella grande piazza del paese (a ciassa) sotto la frescura di imponenti, impressionanti alberi centenari . Si vive in un ambiente sereno ,coevo,di stretta appartenenza comunitaria.

Forse una rivalsa sulle passate terribili incursione e razzie incominciate nel 1537 dai terribili pirati tunisini come i rais Dragut e Kahir Al Din a Tabarka (località portuale dove i genovesi di Pegli furono mandati dalla famiglia Lomellini per insediarsi nel commercio

del corallo) ed in molti altri fondachi genovesi e terminate nel 1803 grazie all'interesse definitivo del Re Vittorio Emanuele 1° .

Breve concentrato storico dei pegliesi tabarchini:

1540 - La famiglia Lomellini ottiene dal bay di Tunisi Kayr Al Din ,detto il rosso, l'isola di Tabarca , in Tunisia, grazie alla liberazione dalle galere genovesi del pirata Rais Dragut ,catturato in precedenza al largo di Centuri (Corsica) da Gianettino Doria ,nipote dell'ammiraglio Andrea Doria .

1741 – Il Bay di Tunisi invade Tabarca e fa schiavi gli abitanti.

1770 – Re Carlo Emanuele 3°,papa Benedetto 14°,Carlo 3° re di Spagna,riscattano la popolazione resa schiava e la insediano nell'isola di S.Pietro e in quella di S.Antioco (regno di Sardegna).

1798 – Incursione nelle due sopracitate isole da parte dei pirati barbareschi di Tunisi che riducono in schiavitù la popolazione .

1803 – Re Vittorio Emanuele 1° con l'aiuto delle maggiori potenze europee,riscatta la popolazione .-

Prendiamo alloggio in due camere matrimoniali all'hotel Hieracon (4 stelle sulla banchina di Carloforte-Lungomare Cavour –Signorile palazzotto stile Liberty molto ben tenuto .

1° giorno - riusciamo a noleggiare per l'intera giornata una navicella del 1898 da sogno , perfettamente funzionante, lunga 13 metri, armata di tutto punto con pennola ,bompresso,albero fisso inclinato verso prua ,pontata, con servizi igienici spartani e cucina di bordo ,skipper, – destinazione : periplo completo dell'isola di S.Pietro con sosta per pranzo in caletta lagunare ridossata da venti e mare e ulteriore sosta in splendida insenatura per fare un rinfrescante , salutare bagno .

La navigazione procede serena e senza inconvenienti, si ha la possibilità di inebriarsi dell'aria marina mescolata con profumi di erba,brugo,erica,mirto, rosmarino , proveniente dalla brezza di terra ,poiché il legno ,pescando poco, riesce a rasentare le varie insenature costiere ,regalandoci la contemplazione di spettacolari scorci visivi verdi,colorati da rocce diverse, incontaminati dall'inurbazione selvaggia ,alternando rocce che ricordano le bianche scogliere di Dover con lussureggiante vegetazione o con quella glabra e arida bruciata dai venti di libeccio .

Passiamo a poche metri di distanza dai grippiali che delimitano le lunghe tonnare poste a Nord e a Sud della parte occidentale dell'isola

La placida navigazione condotta dal valente, capace skipper Renzo (che mi ha lasciato il governo della barca per tutto il tempo che ha preparato il pranzo ai fornelli sottocoperta) è stata interrotta solo da un dinner sontuoso (3 aperitivi con vino bianco secco, 4 primi di pasta condita con sughi variegati, dolce con crema preparata al momento, grappa di mirto , il tutto inaffiato da vino bianco con etichetta personalizzata “ RUGGERO II “ - .

Durante la permanenza a bordo ho potuto constatare l'accuratezza , la capacità costruttiva , la valenza dell'arte navale posta in essere dai maestri d'ascia e dalle corderie locali durante la costruzione e l'armamento di una bilancella che non è superlativo chiamarla gioiello.- barca viva, docile al comando e alle manovre -.

Paranchi in legno a 4/ 5 vie spettacolari - tagliamare , ruota di prora, dritto di poppa e timone (sapientemente incastrato con la barra) perfetti- coperta in legno calafatata da manuale –carica scotte e paterazzi in legno mantenuti alla perfezione – pennola talmente ben levigata e verniciata da sembrare in alluminio – bompresso rizzato allo scafo che sembra un rostro teso a sfidare l'orizzonte – Il tutto trasuda arte marinaresca messa in essere da gente che l'andar per mare ce l'ha nel sangue .

La navigazione procede talmente paciosa ed in armonia che la mia famiglia si scorda di avere il mal di mare .pur avendolo preso di prora, di poppa, al traverso.

Mi viene alla mente un pensiero del Maestro (la M maiuscola è voluta) della marineria ligure che prima di raccontare cose e fatti li ha vissute in prima persona sul posto.

I LEUDI PERCHE' NON MUOIANO.

Chi li chiamava Leudi, chi li chiamava i rivani ; era un nome musicale veniva da liuto ; le sartie tese dall'albero inclinato verso la prora, come le corde

del liuto dal manico inclinato
indietro
tutto questo sa un pò di letteratura ;
ma non importa ;
il leudo rivano è stato nella
nostra vita di mare,cioè
nella nostra vita ligure ,
come poche altre cose
ora morte , e anche più
a lungo di esse ; ora
dovrebbe morire .
ce ne sono ancora tre o quattro ;
se essi muoiono ,questa terra
di fatica che è stata in
mare e in terra la Liguria,
perde una testimonianza
della sua fatica,cioè della
sua storia .
Portavano sabbia, portavano uva ,
portavano vino, io ho sempre
negli occhi i leudi rivani
carichi di sabbia ; i marinai
con un sacco ripiegato sulla
spalla, sotto la coffa
piena di sabbia; la testa
fasciata di un fazzoletto , l'antico
mandillo dei pirati saraceni ;
e a piedi scalzi correvano sulla
plancia sottile da bordo a terra;
e così portavano sulle spalle
tonnellate di sabbia
I pochi leudi superstiti
sono impregnati di quel
rude e coraggioso lavoro
umano;sono un monumento
vivo,ancora vivo , dell'uomo
ligure
Li abbiamo visti battersi

col mare ; quella vela
latina ,quell'albero inclinato
a prora; e noi ragazzi
sulla spiaggia a tremare
e pregare per essi.
Se ora li lasciamo morire
è un pezzo di Liguria
che se ne va con essi .

VITTORIO G. ROSSI

Il giorno dopo facciamo il tour interno dell'isola che ci ricorda per l'asprezza e la natura del territorio la flora e la fauna della Corsica ma con il pregio che gli abitanti del posto sono esseri più cordiali ed accettivi .

I pranzi e le cene che abbiamo consumato nelle varie trattorie e ristoranti del posto sono stati tutti improntati sulla base di pesce pescato al mattino .
Da padrone lo fa il tonno,bottarga,filetto,cuore essicato,
(musciamme),insalata di tonno ,ai ferri,in salsa, il tutto circondato da un manto di arzillo.- Da ricordare

Il rientro a casa è stato senza inconvenienti ma a notte inoltrata.

Stefano GIACOBBE

I PROCESSI NAVIGATORI

L'INTERVENTO DI

Silvestro Sannino

Omaggio a Omero poeta e pedagogo eccelso

Un corollario alla Geografia poetica di Omero.

Caro Decio ,sono riuscito a mantenere l'impegno. E' stato necessario

aggiungere qualcosa ma forse ne valeva la pena. Non l'ho voluto inserire nel testo ma come diceva S. Agostino, se non erro, a proposito dell'esistenza degli antipodi: Meglio dubitare delle cose occulte che litigare di quelle incerte *Melius est dubitare de occultis quam discutere de incertiis*).

Per dire che si possono fare tutte le capriole del mondo, inventare le ipotesi più strampalate, ma su una cosa non si può barare o improvvisare: sui processi navigatori. Quando insegnavo, mi dovevo preparare i compiti di astronomia verificando i calcoli altrimenti gli alunni non si trovavano e lo facevano subito notare. E sugli aspetti nautici il commento che abbiamo fatto sulle NEWS risulta inedito, non si trova un confronto con esso. Ed i temi navigatori gli apologeti del Baltico non sono in grado di trattarli.

Un abbraccio
Silvestro

Omaggio a Omero poeta e pedagogo eccelso

Un corollario alla Geografia poetica di Omero.

Caro Decio, nelle comunicazioni ultime intercorse tra noi ho fatto riferimento ad alcuni temi che cercherò di rappresentare in forma riassuntiva e sinottica. Ho detto di aver fatto un sogno in cui mi incontravo con: 1) il tuo grande amico Vittorio G. Rossi, un fine intellettuale esploratore di mondi marini; 2) il Prof. Antonino Sposito, già Rettore dell'IUN (Istituto Universitario Navale), il quale nell'organizzare gli Studi in onore di Giuseppe Simeon chiese allo storico della navigazione, Prof. Extramaster Charles H. Cotter della Wales University, una memoria su un tema di storia della navigazione perché in Italia non esistevano specialisti nel settore; 3) l'amico comune Corradino Ciampa, il quale il mare lo conosceva "non per sentito dire" e più volte mi aveva invitato a preparare interventi su temi di storia della navigazione; 4) l'avv. Salvatore Accardo, che hai conosciuto bene, direttore del periodico locale "La Torre", che mi aveva sempre chiesto, con sapiente garbo, di scrivere su temi navigatori e di civiltà vesuviana. Erano queste le persone idonee, giuste che avrebbero letto la mia Storia della Navigazione, forse compiaciuti ma di certo interessati, perché in essa avrebbero ravvisato un atto di omaggio a tutti quegli uomini di mare (cito solo Victor Hugo: "Oh!, combien des marins, combien des capitains...") che

hanno reso possibili i grandi processi commerciali e di civilizzazione. Una storia della navigazione complessiva, ma con temi più specifici nei suoi vari corollari: “L’Arte Nautica di Cristoforo Colombo”; “La Navigazione in Dante” già pubblicati, mentre “La nave Victoria e la prima navigazione intorno alla Terra” nonché “Il viaggio ed il naufragio di San Paolo” sono ancora a livello di bozze. Non vi erano, e non vi sono, altri modelli di una storia generale della navigazione che contenesse anche una filosofia della navigazione. E la Navigazione, intesa come scienza e arte nautica, nel suo sviluppo diacronico, è argomento complesso, profondo ed impegnativo. Quelli che hanno pensato a scorciatoie per trattare temi che implicavano argomenti di navigazione hanno subito gravi scottature. E’ il caso del noto storico americano Samuel Eliot Morison e dei suoi discepoli, tra cui Paolo Emilio Taviani. Qualcun altro, come l’immenso Alexander von Humboldt, nel suo “Examen critique de l’histoire de la géographie du nouveau continent et des progrès de l’astronomie nautique aux XV e XVI siècles”, un’opera in cinque volumi ricca di erudizione e nella quale viene richiamato anche Plutarco ed il suo De facie lunae..., si è guardato bene, malgrado il titolo lo prevedesse, di trattare il tema navigatorio.

OMERO TRATTA IL TEMA NAVIGATORIO IN MODO ESTESO

Questa premessa è utile perché Omero tratta il tema navigatorio, specie nell’Odissea, in modo esteso e chi non è in grado di interpretare correttamente l’arte nautica di Omero farebbe bene a non perdere un’ottima occasione per tacere. E nella questione, colma di assordante baccano, di un “trasferimento della geografia di Omero nel Baltico” la navigazione, e quindi l’essenza del Poema, assieme agli aspetti umani e psicologici, è stata in gran parte ignorata, mentre quei pochi riferimenti accennati risultano difforni dal messaggio omerico, e quindi alla stregua di pregiudizi arbitrari. Essi inoltre riescono non corretti sul piano scientifico, sia cosmografico, sia geografico e geofisico. Caro Decio, tu hai già pubblicato una mia nota sulla geografia poetica in Omero in cui vengono descritte e commentate le fasi più importanti delle navigazioni contenute nell’Odissea. Alle cose dette suggerirei, ai tuoi fans della “Grecia nel Baltico a tutti i costi” e che ti vogliono loro adepto, la memoria presentata nel 1899

all'Accademia dei Lincei, Classe Scienze Morali, dal socio Angelo Messadaglia "I venti, l'orientazione geografica e la navigazione in Omero", una memoria di appena 200 pagine in cui sono trattati tutti gli aspetti della questione con una ricca bibliografia dei maggiori esperti di geografia, cosmografia, scienza e arte nautica, filologia etc. di ogni tempo. Nella memoria, tra l'altro, viene riportato il citato passo di Plutarco nella sua corretta interpretazione e viene fornito il percorso fatto da Telemaco, assieme al figlio di Nestore, con un cocchio, da Pilo a Sparta, percorso non esaminato né contestato nel merito dall'autore del Baltico; il quale, tuttavia, in modo sincretico, apodittico e arbitrario e senza indicazioni adeguate sulla morfologia dei luoghi, ritiene impossibile andare da Pilo a Sparta.

In questi giorni se ne sentono di tutti i colori.

Nelle TV si è sentito spesso parlare di "caldo di origine africana". Così l'Africa, oltre ai migranti, ci fornisce il suo calore anche quando non ci sono venti meridionali provenienti da quei paesi e si ignora il fenomeno di "subsidenza", cioè il moto di aria che scende lungo la dimensione verticale e si riscalda in modo adiabatico, il quale si verifica nelle aree di alta pressione relativa e provoca una fastidiosa sensazione di afa. Intanto, però, la vegetazione, dalle albicocche all'uva, registra ritardi nella maturazione almeno di una decade, circostanza che sembra in conflitto con un'estate "calda".

Aspetti pedagogici e didattici. Per tornare alla questione del trasferimento del Mediterraneo nel Baltico (un *Balticus transfer*) ti faccio notare che l'autore della "rivoluzione copernicana" mette l'isolotto di Faro a nord di Creta e da scoglio diventa un'isola enorme; a sua volta Creta viene messa accanto all'Egitto il quale, assieme al Nilo, viene posto nell'attuale Polonia. In tal modo vengono cancellati quattromila anni di storia della più antica civiltà del mondo, testimoniata da scritture su papiri, da monumenti (Piramidi, Sfinge, sarcofagi, bassorilievi, etc). Il delta del Nilo si trasforma nell'estuario della Vistola (ma le inondazioni estive o canicolari che fine fanno?) ed assieme all'Egitto vengono dissolte le civiltà di Assiri, Babilonesi, Caldei, Sidoni, Fenici e così via. Anche il Codice di Hammurabi del XVIII secolo a.C., che contiene alcuni articoli di diritto della navigazione svanisce e con esso le tavole delle stelle che consentirono a Ipparco di scoprire la precessione degli equinozi. L'Arca di Noè viene sloggiata dal Monte Ararat e collocata in Lapponia. Ed anche il

popolo degli Etiopi, che Erodoto vuole abitatori dell'alto Nilo, ancora inesplorato, sulla fede dei sacerdoti Egizi, vengono relegati oltre il Circolo Polare Artico. E tutto questo sulla base di presunte "saghe" di oltre 2000 anni prima di Cristo, che conosce solo lui (e il suo clan), perché quelle notiziate dalla storia e dai comuni mortali datano, pare, non prima del primo millennio della nostra era "post Cristum natum".

Ho preso contatto con numerosi docenti di materie letterarie classiche per discutere i vari risvolti della faccenda. Lo scenario tipico è il seguente: il docente imposta l'argomento dei viaggi di Ulisse e del suo peregrinare, proponendo uno schema classico delle varie tappe con relativi significati mitologici e storici. Ma durante le lezioni un alunno si alza e dice: "Professore, ma questa "visione" degli eventi è ormai superata!" Risponde il Prof. e fa presente di essere cauti su certe idee bizzarre in materia, che circolano e che vengono propinate con una certa frequenza e con disinvoltura. E lo studente, seguito da altri, per fortuna non tutti, sfodera il suo arnese informatico, a guisa di una spada di bronzo dal fodero legato alla coscia, e parla parole: "Ma guarda prof. è tutto chiaro e dimostrato! Ne hanno parlato pure alcune riviste! E vi è anche il parere di universitari e di persone illustri come Umberto Eco". Ed il prof. che ha un indubbio talento pedagogico e didattico, e meno male!, di rimando: "Si ma aspettiamo un po', aspettiamo che nella grotta di Calipso (a proposito, quanto è profonda?) trovino i vinaccioli del vitigno che forniva il vino ad Ulisse ed alla ninfa, circa quattro millenni fa, secondo i profeti di "Omero nel Baltico". In fondo sono stati trovati vinaccioli negli scavi di Pompei e perfino in Armenia, risalenti a oltre sex millenni fa. Aspettiamo un po' e vediamo anche cosa ne pensa la regina egiziana Hshepsut di questo Nilo traslocato al posto della Vistola, senza il suo delta e le sue alluvioni canicolari". E Sesostri faraone, che oltre due millenni prima di Cristo, fondò molte colonie nel Ponto Auxino, fino al fiume Fasi, con incise su tavolette (pinax) le mappe geografiche dei luoghi, li ha incontrati o no questi biondi nordici (non erano capelli tinti?), ma senza occhi azzurri, durante le sue spedizioni. Aspettiamo e vediamo. E si va avanti su questi toni. Ma non tutti i prof. di lettere classiche sono attrezzati per muoversi nei meandri della tematica geografica e cosmografica.

Intanto quella cittadina finlandese che porta un nome (Toija) che somiglia alla lontana a quello di Troia- Ilio e pare che non abbia una storia antica, in attesa di futuri improbabili reperti archeologici, fa riscontro la città Troia in provincia di Foggia, la quale ha una storia lunga ed ha visto Annibale sconfiggere i Romani a Cannes; essa presenta una geografia che si attaglia bene a quella descritta da Omero. Quindi, se si segue il saggio giudizio del re dei Feaci Alcino, condiviso dalla moglie Arete, la preferenza del trasloco geografico vada alla Troia di Foggia, più schietta, a danno di quella finlandese, molto incerta ed aleatoria (Alcino dice: “standum est Troia di Foggia cum suis Cervaro flumen et dimittenda troiuscola finlandese”). Su alcune “perle” dei profeti del Baltico. Tra i “pezzi forti” a sostegno della celebrata “teoria rivoluzionaria” dei profeti del Baltico, sono da segnalare:

1) Omero descrive un mare sempre burrascoso, nebbioso e freddo, con neviccate; il Mediterraneo non è così, è calmo con buona visibilità etc.; perciò la descrizione di Omero si adatta bene al Baltico! Ma basta dare un’occhiata alle istruzioni nautiche, ai vari portolani o pilots, per verificare che non è proprio così. E poi, nell’antichità, Ovidio (Metamorfosi XI, versi 480 e segg.) descrive una tempesta cruenta, frutto di proprie esperienze. Nella vita reale abbiamo il naufragio di San Paolo (Luca, Atti degli Apostoli, XXVII – XXIX), incappato in una tempesta per 14 giorni, che dal sud di Creta lo portò alla deriva, per 400 miglia nautiche fino a Malta. Anche Coleo di Samo, come ricorda Erodoto, fu preso da una tempesta che lo trascinò fino a Tartesso. E non tralasciamo le tempeste estive che a sud della Sicilia distrussero per ben tre volte le flotte romane nella prima guerra punica, come racconta lo storico Polibio. Chi va per mare sa bene il significato di “inchino” al Leone e chi, come lo scrivente, ha frequentato i mari nostrani di buon mattino conosce bene le foschie e le nebbie mattutine di piena estate, nonché quelle del mese di aprile; etc. etc.

2) L’isola di Faro è posta da Omero ad un giorno di navigazione dall’Egitto laddove essa si trova a meno di un miglio. Pertanto essa va individuata nel Baltico, nell’isola di Gotland, dicono i profeti della

pseudo teoria rivoluzionaria; in tale “sistemazione” Faro viene però a trovarsi a nord di Creta e del Peloponneso. Il problema fu posto già nell’antichità ed il geografo Strabone è propenso a credere che Omero abbia ampliato le distanze per motivi poetici. Io sostengo e propongo un’altra tesi. Omero era bene informato sull’Egitto, da fonti fenicie, come si desume dal viaggio Creta- Egitto del “finto” Ulisse (Od. XIV, 252 e seg.) Ma c’è da chiedersi, cosa si intendeva per Egitto? Le città importanti, come Menfi, Tebe etc. si trovavano lontane dalla costa, all’inizio del delta del Nilo. Solo Naucrati e Rosetta si trovavano più in basso per cui si intendeva per Egitto non il litorale basso ed informe del delta ma le prime grandi città; e Naucrati si trovava a circa una giornata di navigazione dallo scoglio di Faro. Anche la lettura di Erodoto inclina in tal senso. Alternativa a Naucrati poteva essere Rosetta, all’inizio del ramo principale occidentale del Nilo, accesso alla navigazione sul Nilo. L’idea geniale di Alessandro Magno fu quella di fondare una grande città sul mare, Alessandria, la quale divenne subito la porta ed il polo economico e culturale della vita egiziana. E tale città si trova ai limiti occidentali del delta, ove cominciano delle alture ed il clima risulta idoneo alla vita civile.

3) Le “prove” delle alte latitudini “ Amici, qui non sappiamo dov’è la tenebra e dove l’aurora...” (Od. X, 190 e segg.) sarebbe, secondo l’autore della “pseudo teoria baltica” la prova che si trovino in alte latitudini. Si tratta di un’affermazione arbitraria sul piano letterale e assolutamente errata sul piano cosmografico e geografico; essa denota ignoranza grossolana della materia o malafede. In altra occasione, su queste DL NEWS, ho già chiarito il merito della questione.

4) Cibi e vegetazione. L’autore della predetta “teoria rivoluzionaria” osserva, mi pare, che nei banchetti descritti da Omero non vi sono mai gli alimenti tipici del “Mare Nostrum” (olio, grano, vino) a ulteriore prova della tesi a favore dell’origine nordica dei poemi Iliade e Odissea. Caro Decio, qui mi riesce difficile capire a quali poemi si riferisca, il teorico delle pagliuzze inesistenti. In Omero la vite ed il vino sono sempre presenti. Nei banchetti si parla spesso di ricche e abbondanti pietanze, senza specificare le singole; ma il vino è sempre citato. Ulisse e i compagni bevono vino anche dopo lunghi viaggi e ubriacano Polifemo con il possente vino maronico; una vite frondosa

orna l'ingresso della grotta di Calipso. L'ulivo è sempre presente; è coltivato nella terra dei Feaci, assieme ad ortaggi tipici dell'Egeo, e con un tizzone di ulivo ardente viene accecato Polifemo. Quando sposa Penelope l'eroe di Itaca ricava il letto nuziale, il talamo nel ceppo di un ulivo secolare, intorno al quale costruisce l'alcova. Ulisse viene spalmato da odoroso olio di oliva dopo un bagno ristoratore (Od. VIII, 454) etc. Quando Ulisse viene accolto, naufrago, nella terra dei Feaci la bella Nausica gli offre subito nuove e vesti e pane per sfamarsi e vino (Od. VII, 295). Più tardi re Alcinoo fa preparare per l'ospite tavole piene di carne e di pane, oltre che di vino (Od. IX, 9 e segg.). Dopo la tempesta scatenata da Nettuno il naufrago Ulisse resiste ai marosi, evita le scogliere pericolose ed infine riesce a prendere terra alla foce di un fiume. Qui ormai senza vesti si nasconde in un cespuglio della tipica macchia mediterranea e dorme per due giorni fino a quando incontra Nausica. Più tardi quando Ulisse entra nella dimora di Alcinoo, resta incantato nel vedere un orto in pieno rigoglio con alberi di dolci fichi e floridi olivi, meli, peri e viti, che danno frutti in tutte le stagioni. Queste colture nel Baltico proprio non ci stanno. Anche il cane di Ulisse, Argo, di cui Omero offre un ritratto psicologico profondo e ineguagliabile, è un cane da caccia tipico per stanare selvaggina nella macchia mediterranea...

Ma qui, caro Decio, mi devo fermare per non tediare troppo te e qualche eventuale lettore; ma devo aggiungere ancora qualcosa di diverso tenore. Io non sono un linguista né un letterato per cui mi guardo bene da sfiorare certi temi non di mia competenza. Tuttavia so che i linguisti sono cauti nella toponomastica per cui ritengono azzardato riconoscere luoghi o nomi da incerte assonanze. Quando trattai lo scirocco mostrai come l'origine del termine fosse molto incerta. Pertanto lascio la parola agli esperti. Sul tema linguistico consiglio i tuoi amici apologeti del nordico balticismo di leggere il breve saggio della Prof.ssa Maria Napoli : "Annotazioni su Omero nel Baltico. In difesa di un poeta bugiardo" Res Balticae 9, pag. 227-246, 2003. Per un quadro più generale trovo completo e molto ben argomentato il saggio di Piero Fiorili: "Contro l'ipotesi baltica", pure del 2003. Sono lavori fatti con competenza, con spirito sereno e costruttivo, liberi da interessi personali o da simpatie più o meno occulte. Risulta anche utile il bilancio dei pro e dei contro che fa Wikipedia. Pietro Janni, già prof. di Letteratura Greca all'Università

di Macerata, nel suo recente libro “Miti e falsi miti” fornisce una interessante e convincente analisi sul tema. Egli fa notare tra l’altro che la relazione tra Lestrigoni e le alte latitudini è tema antico ed Omero avrebbe potuto avere notizie vaghe dall’ambiente dei mercanti. Però attenti all’idea di voler ridurre il soprannaturale al naturale perché in tal caso diventa labile il confine tra il sublime ed il ridicolo. Egli pertanto liquida il discorso della ubicazione della culla della civiltà greca nella Scandinavia, lasciando il terreno a chi “inventa panzane”, ed invita a “spiegare Omero con Omero”, utilizzando gli strumenti dell’allegoria e della metafora per scoprire altri e più profondi messaggi universali. Va inoltre segnalato il giudizio negativo della maggior parte dei cattedratici di geografia antica e letteratura greca sulla pseudo teoria nordica della Grecia nel Baltico ritenendola assai improbabile e priva dei necessari attributi scientifici.

A questo punto, caro Decio, dovrei accennare ai metodi per costruire una corretta teoria scientifica. Ma sarebbe necessario richiamare indicazioni e riferimenti sulle dottrine di Henri Poincaré, di Karl Popper nonché di altri ben noti e autorevoli epistemologi. Ma spazi e tempi sono limitati per cui per il momento accantoniamo il richiamo. Piuttosto chiedo a te, che oltre a fondare e dirigere le principali riviste nel settore dello shipping, hai coordinato e, di fatto, diretto anche il lavoro scientifico del gruppo di Automazione navale di Ezio Volta, che si muoveva su un piano scientifico di alto livello e si misurava con una comunità internazionale, come sia possibile che un ingegnere, nucleare o meno, possa concepire tali e tante situazioni fuori dalle condizioni Hilbertiane di fisica realizzabilità, senza accorgersi degli assurdi e dei paradossi che pure gli sono stati notificati da più parti. Come sia possibile che una mente riduttivamente analitica, capace, pur con profusione di notevoli energie, di scorgere pagliuzzelle inesistenti e di osculare invece travi enormi, molto più grandi di quelle con cui Odisseo costruì la sua Skedia. In particolare mi piacerebbe conoscere il parere dei tuoi numerosi collaboratori e/o lettori ingegneri cosa ne pensino di un loro collega che in uno studio topografico dice di spostarsi dalla Britannia a 50° nord e di dirigersi per ponente di 400 km.; e poi al termine del percorso afferma di trovarsi nelle isole Far Oer , in 63° nord e a oltre mille Km. dal punto di partenza. Un semplice problemino di topografia elementare. E poi inoltre lo stesso

dice ancora di seguire una rotta per levante, senza indicarne il calcolo ed i metodi di controllo della traiettoria ed alla fine si trova molto più a sud del punto di partenza. Ringrazio per la cortese collaborazione. Caro Decio, dobbiamo chiudere, non possiamo abusare della pazienza dell'ipotetico lettore. Ma prima vorrei che tu ricordassi ai tuoi amici apologeti sfegatati della "rivoluzione copernicana del Baltico" che dai tempi di Eratostene e di Strabone non vi è stato un problema di individuare con precisione la geografia omerica, tutta la geografia omerica. Omero, secondo la tradizione più consistente e condivisa, era della Ionia, la costa orientale della attuale Turchia e quindi conosceva abbastanza bene la geografia di quella regione, la quale aveva stretti rapporti con i Fenici, come si desume da motivi nautici e commerciali e dalla stessa testimonianza del Poeta. La geografia lontano da quella regione è poco nota e si affievolisce con l'allontanarsi da essa. Omero non sta scrivendo una periegesi, nello stile di Ecateo, o una Istoria, come fa Erodoto con la sua autopsia, né tantomeno un periplo nautico, come quello di Scylax di Carianda, o quello di Annone, o lo Stadiasmus Mari Magni... No, Omero sta facendo Poesia, Poesia sublime, che è tutta un'altra cosa! E chi non sa capire questo aspetto, questa dimensione cosmica, merita di essere tacciato di empietà, come vorrebbe lo stoico Cleante.

Nel congedarmi e salutarti voglio farti ancora notare che Omero in Odissea, XIII, 109 e segg. Ulisse descrive il porto di Itaca, ben protetto. Esso ha un antro con una porta da Borea ed un'altra da Noto. Se prendi una cartina di Itaca le due porte sono evidenti. Puoi chiedere ai tuoi amici apologeti della Grecia nel Baltico se la loro Itaca ha le due porte? And last but not least, il profeta del baltico dice che l'Ellesponto non è largo e quindi va "collocato" nell'attuale Golfo di Finlandia. I concetti di largo e stretto sono relativi, come quelli di alto e basso. Ebbene Omero, nel parlare di largo Ellesponto lo sta confrontando con il Bosforo, le Rupi Erranti che incutevano terrore perché ad ogni ansa ne seguiva un'altra e quindi sembrava che la stessa si muovesse. Omero ricorda che "Sola riuscì a passare una nave marina, // quell'Argo che tutti cantano, tornando dal regno d'Eèta... "Odissea, XII, 59-60. Le Rupi erranti che poi vennero chiamate Simplegadi da Euripide. Quindi Ellesponto largo ma rispetto al Bosforo. E Serse ne sa qualcosa!

Buona domenica , Torre del Greco , settembre 2019.

SILVESTRO SANNINO

**STORIA DELLA MARINERIA
ITALIANA PASSEGGERI**

di Francesco Pittaluga

**“ ANDREA DORIA E CAMILLO DI
CAVOUR,
DUE TRANSATLANTICI MAI NATI “**

La società di navigazione “Transatlantica Italiana” è oggi praticamente dimenticata e confinata nei libri di storia della nostra marineria: eppure nei primi decenni del Novecento è stata una compagnia importante, in grado, almeno fino ad un certo punto, di competere con agguerriti concorrenti quali “La Veloce”, il “Lloyd Sabauda” e la più forte di tutte, la “Navigazione Generale Italiana-N.G.I.”.

Erede della più antica “Ligure Brasiliana” del 1897, voluta da un consorzio di armatori liguri fra cui si annoveravano i Cameli ed i Parodi di Genova e con forte apporto societario tedesco della “Hamburg-America Linie” che ad un certo momento ne divenne l’assoluta proprietaria, era molto popolare con le sue navi che collegavano Genova ai porti nord e sudamericani portando sui mari le tipiche e immediatamente riconoscibili ciminiere rosse con stella bianca al centro.

Fra le sue varie unità, degne di nota le gemelle “Dante Alighieri” e “Giuseppe Verdi” di quasi 10.000 tonnellate di stazza, varate a Riva Trigoso alla vigilia del primo conflitto mondiale e considerate le migliori navi italiane in linea per New York fino all’arrivo delle nuove costruzioni dei primi anni Venti.

Sebbene fra 1917 e 1918, a seguito degli eventi bellici, la “Transatlantica” si fosse svincolata dalla sua compartecipata germanica, la compagnia soffrì di una, per alcuni versi, ingiustificata campagna diffamatoria nei suoi confronti proprio per i suoi legami con la grande compagnia anseatica di Amburgo e, subito dopo la fine del conflitto, si trovò in difficoltà disponendo al momento di navi divenute improvvisamente obsolete anche se di costruzione relativamente recente.

Al pari delle altre società di navigazione italiana, anche la “Transatlantica” cercò di porre rimedio a ciò deliberando un piano di espansione che però nei fatti non darà i risultati sperati. Se da un lato il “Lloyd Sabauda” inaugurerà la serie dei suoi fortunati “Conti” e la “N.G.I.” appronterà in pochi anni “Duilio” e “Giulio Cesare” seguiti dagli ancora più grandi “Roma” e “Augustus”, la “Transatlantica Italiana” si imbarcherà inizialmente in un progetto ancora più complesso che era stato elaborato fin dapprima dello scoppio della Grande Guerra e che, se portato a termine, avrebbe visto l’entrata in servizio delle prime e probabilmente uniche unità passeggeri italiane a quattro ciminiere.

Tali grandi navi erano già presenti in alcune marinierie straniere del tempo: la prima era stata la Germania, col “Kaiser Wilhelm Der Grosse” del 1896 e le sue consorelle del “Norddeutscher Lloyd”, seguita dall’inglese “Cunard Line” con le famose “Lusitania”, “Mauretania” e “Aquitania” e dalla “Union Castle Line” che aveva immesso due “four stackers” sulla linea postale del Sud Africa: queste ultime perderanno due delle ciminiere nel corso di una successiva ristrutturazione ma sarà la “White Star Line” a seguire la tradizione con i tragicamente noti “Titanic” e “Britannic” e la più fortunata “Olympic”. Oltre a Germania e Inghilterra troviamo infine la Francia, con una prestigiosa realizzazione, un primo “France” del 1912, molto lussuosa quanto instabile sul mare e denominata dai suoi passeggeri, non senza un filo d’ironia, “le parfait chateau flottante”.

In Italia nessuno aveva ancora pensato di emulare queste realizzazioni: la nostra cantieristica si limitava allora a costruzioni relativamente limitate nelle dimensioni che non avrebbero richiesto simili allestimenti, anche se i transatlantici a quattro ciminiere erano molto popolari e attiravano in particolare modo gli emigranti del tempo, che a torto o a ragione ritenevano più sicuro un grande bastimento con tanti fumaioli per quello che per tanti di loro sarebbe stato “il viaggio della vita”.

Ci pensarono quindi le maestranze della “Transatlantica Italiana”: congiuntamente all’ufficio tecnico dei Cantieri Ansaldo, approntarono un progetto ambizioso che, rimaneggiato più volte, rimarrà però soltanto sulla carta.

In base ai disegni giunti fino a noi, le due unità, che avrebbero dovuto essere battezzate rispettivamente “Andrea Doria” e “Camillo di Cavour”, rispettando in ciò la tradizione della “Transatlantica” di attribuire alle proprie navi nomi di importanti personaggi della storia, dell’ingegno e della politica italiana, avrebbero avuto una linea piuttosto slanciata, nonostante la prua dritta e la tipica poppa a clipper delle realizzazioni d’anteguerra: silhouette peraltro adottata in alcuni casi fino alla fine degli anni Venti e che trova, per questo specifico progetto, una certa analogia con quanto realizzato a metà del decennio riguardo alle linee esterne di “Roma” e “Augustus”.

Stazzanti circa 24.000 tonnellate e lunghe più di 200 metri, le due unità avrebbero avuto come già detto quattro ciminiere di cui l’ultima posticcia, posizionate a eguali distanze a centro nave, seguendo così la tradizione britannica che si differenziava dalle realizzazioni tedesche che vedevano i quattro fumaioli riavvicinati a coppia di due a due.

Dopo alcuni ripensamenti iniziali, pare che per la propulsione si sarebbe deciso di adottare i nuovi motori diesel che poi vedranno fra le loro prime applicazioni quanto predisposto per “Saturnia” e “Vulcania” dei Cosulich, mentre le sistemazioni interne avrebbero seguito la tradizione italiana del lusso, almeno nelle classi superiori, inaugurata a suo tempo dal “Principessa Mafalda” del “Lloyd Italiano” di Erasmo Piaggio.

Dai piani nave in nostro possesso, si evince come la prima classe dei due transatlantici avrebbe occupato l’intero ponte di passeggiata superiore con una teoria ininterrotta di saloni che, da prua a poppavia, avrebbe visto succedersi il salone delle feste, detto allora più

propriamente “sala da musica”, le verande e il giardino d’inverno, la grande sala di soggiorno, la sala da fumo ed il ristorante a centro nave, articolato su due ponti con cupola di cristallo apribile sul grande soffitto. A seguire le cabine di lusso ed il grill, il ristorante esclusivo a pagamento la cui gestione sarebbe stata affidata al famoso “Biffi” di Milano. Sul ponte passeggiata inferiore altre cabine di prima classe, i locali della seconda distinta e verso poppa la sala da pranzo ed il soggiorno di seconda classe. Nei ponti sottostanti le cabine di seconda distinta, di seconda classe e gli alloggi per gli emigranti in grandi cameroni divisi fra quelli per gli uomini a proravia e quelli per le donne a poppa, dotati opportunamente di docce e servizi igienici differenziati per i due sessi e di un impianto di aerazione a ventilatori a soffitto. In totale le due unità avrebbero potuto trasportare più di duemila passeggeri con un equipaggio di circa cinquecento persone. Nel dettaglio, 400 persone in prima classe, 150 in seconda distinta, 350 in seconda e 1400 emigranti in terza

Dal punto di vista tecnico varie sarebbero state le novità: oltre all’adozione dei nuovi motori diesel, fra le altre cose era prevista anche l’installazione di un doppio timone poppiere, derivato dalle unità militari, per favorire le manovre di condotta e di attracco.

Il progetto iniziale, peraltro molto ambizioso, subirà nel corso degli anni varie revisioni: nel frattempo la “Transatlantica” si troverà a combattere contro varie avversità, prima fra tutte il fatto che, nell’immediato dopoguerra, tutti i cantieri nazionali che avrebbero potuto assemblare due navi così grandi erano impegnati nelle nuove costruzioni commissionate sia da “Lloyd Sabauda” che da “N.G.I.”. Si pensò quindi di rivolgersi all’estero ma contemporaneamente si spesero risorse economiche ed energie gestionali per portare a termine un altro progetto, e cioè quello di avere al più presto nuovo naviglio disponibile modificando il progetto di sei piroscafi da carico già ordinati e in allestimento sugli scali, trasformandoli opportunamente e installandovi le sistemazioni per i passeggeri. Essi saranno la “Cesare Battisti”, la “Nazario Sauro” e la “Ammiraglio Bettolo”, costruite a Sestri Ponente, seguite da “Leonardo Da Vinci”, “Francesco Crispi” e “Giuseppe Mazzini” assemblate al Muggiano. Stazzanti circa 8.000 tonnellate e ritenute troppo piccole fin dalla loro entrata in servizio per le nuove esigenze del traffico transatlantico, le sei unità non avranno fortuna: le loro sistemazioni interne,

predisposte per accogliere 80 passeggeri di prima classe e 900 emigranti di terza, furono ritenute molto modeste da una clientela di classe che pretendeva ormai di più mentre ad un tempo calava il numero dei passeggeri meno abbienti, che però assicuravano guadagni sicuri, oltre alle relative sovvenzioni governative, anche a causa delle leggi sulla restrizione dell'emigrazione promulgate in quegli anni negli Stati Uniti d'America.

La loro realizzazione quindi, oltre a risultare dichiaratamente inopportuna, come abbiamo già fatto osservare sottrasse energie e sostanze al progetto dei due transatlantici maggiori che verrà definitivamente accantonato fra 1925 e '26. Ciò anche a seguito del collasso finanziario del Gruppo Ansaldo con il conseguente trasferimento del suo capitale azionario al "Credito Italiano".

Quest'ultimo, che deteneva ormai la maggioranza delle azioni della "N.G.I." e di altre compagnie di navigazione collaterali, decise di liquidare una "Transatlantica Italiana" in evidente difficoltà con l'obiettivo finale di farla sparire dalla compagine delle grandi compagnie marittime nazionali del tempo concentrando il proprio giro di affari nell'ambito delle società più floride.

Nel marzo del 1926 la società cambiò nome e ragione sociale ma il suo destino era ormai segnato: parte delle sue navi passarono alla "C.I.T.R.A.-Compagnia Italiana Transatlantica", nuova denominazione con cui la compagnia verrà chiamata nei suoi ultimi anni di vita, abbandonando le linee transatlantiche e specializzandosi nei collegamenti con le colonie italiane dell'Africa Orientale. La crisi dei noli del 1927 e la sempre più agguerrita concorrenza delle altre compagnie nazionali, unitamente alla depressione economica del 1929-30, diedero alla "C.I.T.R.A." ex "Transatlantica" il colpo di grazia: ormai la società era ridotta alla larva di se stessa e non venne nemmeno presa in considerazione l'eventualità di un suo coinvolgimento nel piano nazionale di ristrutturazione delle principali compagnie di navigazione italiane che porterà fra 1932 e 1936 alla formazione delle storiche società del gruppo "Finmare". Lasciate sulle tavole dei disegnatori i progetti delle nuove unità, quelle ancora in servizio verranno vendute in parte in Giappone e una in Egitto. Alcune le troveremo impiegate in seguito dal "Lloyd Triestino" e altre dal 1936 in avanti dalla "Tirrenia" dopo un lungo periodo di disarmo: ciò può fare riflettere sul fatto che, a seguito degli enormi progressi

fatti in pochi anni dalla nostra cantieristica nazionale, unità concepite a suo tempo per le linee transoceaniche fossero ormai solo adatte a brevi collegamenti di cabottaggio nell'ambito del Mediterraneo. Le maestranze della "Transatlantica" troveranno impiego nelle società un tempo concorrenti o nei ranghi delle nuove compagnie che prenderanno vita dal 1932 in poi: fra essi ricordiamo i comandanti Sturlese, Stagnaro e Torriani che ritroveremo più avanti nei ranghi dell' "Italia di Navigazione" e tanti altri con loro.

Nell'ambito di quanto appena rievocato, "Andrea Doria" e "Camillo di Cavour" resteranno in tal modo nei sogni del cassetto dei loro ideatori. Non è ovviamente dato di sapere o ipotizzare se avrebbero avuto successo: probabilmente no perchè, se realizzate, sarebbero state superate fin dalla loro nascita trattandosi il loro di un progetto portato in gestazione per circa un decennio nel quale la cantieristica navale farà passi da gigante. Esse possono quindi venire citate oggi solo come uno degli esempi di navi progettate e mai nate: non sono state le sole nella Storia della Marineria Passeggeri Italiana ma vanno ricordate perchè, se realizzate, indipendentemente da tutte le altre considerazioni, sarebbero stati gli unici transatlantici a quattro ciminiere del nostro Paese.

Francesco Pittaluga

Genova, 11 settembre 2019

ingegnere aeronauticom console Associazione "A Compagna"-Genova
Storico aero-navale

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DEMOCRAZIA ANTE LITTERAM (Storia vera)

Frequentavo la quarta elementare alla scuola che allora si chiamava "Orietta Doria" in via Vincenzo Ricci a Genova. Era il 1946, il primo

anno del dopoguerra. La mia compagna di banco era la più povera di tutte noi, nel senso che se noi indossavamo abiti già appartenenti a sorelle o anche a cugine o anche a figlie di qualche vicino di casa, lei pareva che non avesse nemmeno parenti o vicini di casa in caso di fornirle capi di abbigliamento da riciclare. Era classificata povera e come tale, pensate un po', discriminata. La capoclasse, eletta a scrutinio segreto, durava in carica un certo tempo dopodiché si votava per dare l'incarico ad un'altra compagna. Di solito si votava per quella che al momento ritenevamo la più "elegante" e la più brava negli studi che, appena nominata, assumeva sempre atteggiamenti sussiegosi, come si dice adesso, "da capoclasse". Forse anche per questo, durante una delle ultime votazioni, fu eletta a grande maggioranza, quasi all'unanimità, la mia compagna di banco, la bambina sempre discriminata, quella considerata la più povera, che svolse le sue mansioni con diligenza e con assoluta imparzialità. Che lezione di democrazia demmo allora: scrutinio segreto senza franchi tiratori, elezione dei più meritevoli e non dei più belli o dei più ricchi, nessun voto di scambio, alternanza, tutti valori irrinunciabili. Ciò mentre non conoscevamo nemmeno la parola democrazia e tantomeno il suo significato... Permettetemi di ricordare la nostra maestra di allora, la signora Garnerone Costadura, che di certo, col suo esempio e con la sua rettitudine ci aveva avviato, pur senza interferire nelle nostre scelte, verso un comportamento di grande civiltà, tanto che io, nonostante i miei anni, non ho mai dimenticato l'episodio e oggi come oggi non posso fare a meno di confrontarlo con l'andamento di talune democrazie del nostro tempo...

Carla Mangini 2014

fine