

Viaggio 35 DL NEWS 2016 VOL IX

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 18 novembre 2016

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

In questo “ viaggio “ n. 35 del nostro Foglio poniamo all'attenzione le problematiche della accidentata navigazione della riforma portuale e della certificazione della gente di mare, in particolare gli ufficiali, per adeguare il loro esercizio alla professione alle indicazioni della UE e dell'IMO. Il MIT dopo due anni di denunce per chiarire bene e conformare con buon senso il nostro ordinamento si trova oggi con le spalle al muro della fatidica data 1 gennaio 2016 . Chi rimarrà col cerino acceso in questa assurda vicenda ? Staremo a vedere, date, manifestazioni, tavoli di incontri si susseguiranno fino a tutto dicembre. Troppo tardi ?

In questo viaggio abbiamo “ imbarcato “ un carico prezioso : una lunga appassionante risposta ai nostri quesiti da parte del professor Silvestro Sannino. Ecco alcuni titoli. Colombo e i migranti, mare e civiltà agricola, viaggi di istruzione a bordo delle navi Grimaldi. Visita alla Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre, la Luna piena mai così grande...

Buona lettura.

L'EDITORIALE

di Tobia Costagliola

L'IPOTECA DEL REFERENDUM SULLA SOLUZIONE DEI PROBLEMI MARITTIMO/PORTUALI

Ma cosa c'entra il Referendum ? E quali sono questi problemi? E' ormai fin troppo evidente, sia agli addetti ai lavori che ai comuni cittadini che, ormai, alcune decisioni verranno prese, in un senso o nell'altro, soltanto in base all'esito del Referendum. Nell'attesa, chi deve decidere cerca di capire gli orientamenti di personaggi in posizione “chiave” mentre tiene d'occhio i contrapposti schieramenti del SI e del NO. C'è da chiedersi cosa accadrà se vincerà il NO ... Ci saranno dei ” dispetti” o delle “ vendette” o sarà più probabile che si finirà col non

prendere alcuna decisione rinviando i problemi sul tavolo al punto di partenza? Triste ed amara prospettiva mentre i porti affondano in attesa di dragaggi necessari ed improrogabili da lunghi anni, mentre i pochi Presidenti di AdSP già nominati attendono impazienti la convalida della Commissione Parlamentare che, abbiamo capito, per il momento non si riunirà, e che i rimanenti Presidenti non verranno nominati prima del Referendum data l'incertezza delle posizioni di una parte dei componenti delle giunte regionali, ec. ecc.

“Dulcis in fundo” gli annosi problemi dei “Marittimi” che, negli ultimi giorni, sono stati più enfaticamente evidenziati ed emersi con maggiore chiarezza in tutta la loro realtà, talvolta anche “drammatica”, per coloro che vedono compromessa un'intera vita di lavoro, di sacrifici e di crescita professionale. Al di là dei temi da sempre reiterati e pur sempre attuali quali la questione dei lavori usuranti, l'argomento che ha tenuto “banco” in queste ultime settimane è quello delle Certificazioni del personale navigante in conformità agli emendamenti di Manila del 2010 alla Convenzione Stcw. Il principale problema emerso è dovuto al ritardo nell'emanazione dei regolamenti per i Certificati Stcw da parte del Ministero competente e le grosse difficoltà organizzative che ne derivano per eseguire i Corsi e ottenere le Certificazioni entro i termini stabiliti (dic.2016) dall'IMO. Il ritardo o la “dimenticanza” del Ministero per la divulgazione e l'attuazione della normativa IMO pervenuto tramite una direttiva comunitaria evidenzia due spiacevoli aspetti :

1. Scarsa attenzione e conoscenza delle problematiche curate dall'IMO e sottovalutazione delle implicazioni non solo per i marittimi ma anche per l'attività gestionale delle organizzazioni armatoriali.
2. La carenza strutturale sia a livello ministeriale (dove la “tuttologia” spazia dalla struttura di un cavalcavia a quella delle “attività su un ponte di Comando”) sia a livello delle “poche” strutture preposte ai Corsi di formazione e aggiornamento, sia presso l'Autorità Marittima che deve presenziare agli esami ed avallare le certificazioni.

Nei recenti incontri di Confitarma, Fedarlinea, Sindacati vari e Mit è emersa la “disponibilità” del Ministero e anche dell'Autorità Marittima di potenziare le relative strutture per consentire ai centri di formazione di aumentare il numero dei corsi e dei partecipanti. Il Mit ha anche dato la disponibilità, ma dopo il 1° gennaio 2017 (!), di rimodulare programmi e ore di formazione. Per il momento, considerata la criticità legata a tutti i ritardi ed al disorientamento dei Marittimi, sembrano solo vaghe promesse. Nel frattempo, nel corso della manifestazione del 15 nov a Roma sono state ammesse al “tavolo tecnico” del Mit nove associazioni riunite nel “Coordinamento 3 Febbraio” a fianco dei Sindacati Confederali e quelli di base. Il Mit ha stabilito un prossimo incontro, in dicembre, per “riparlare” dei vari problemi. Nel frattempo centinaia di marittimi attendono con ansia di vedere i loro certificati convalidati (Con corsi o senza Corsi): si tratta di una corsa contro il

tempo che vede compromesso, allo stato dei fatti, il loro futuro lavorativo.

Le promesse , purtroppo, non evidenziano alcun segnale concreto per la soluzione “tecnica” dei problemi evidenziati, almeno quelli più urgenti. Tanto per cominciare perché non iniziamo col procrastinare soltanto i corsi e le certificazioni dei marittimi destinati al traffico costiero nazionale ? Si potrebbe, in questa situazione d'emergenza dare la priorità a coloro che sono destinati al traffico internazionale in modo da evitare l'allungamento del periodo di disoccupazione e allo stesso tempo mettere le navi in condizioni da non essere “ fermate” all'estero per “non compliance” dei certificati”. Altro che perdere tempo con future riunioni che risulteranno solo dispersive ed inconcludenti, dove tutti si sfogheranno ad enunciare le proprie ragioni senza generare alcuna azione concreta! Pensiamo che il problema verrà risolto entro il 31 dicembre ? Ma chi se ne frega, i marittimi possono aspettare!....

Un'ultima considerazione : chi dovrebbe seriamente verificare ed accertare, una volta per tutte, se gli onerosi e troppo spesso odiati programmi imposti da Corsi siano davvero necessari per tutti, indistintamente, e se corrispondono realmente ai programmi richiesti dall'IMO? Molti sono i dubbi sollevati da quegli Ufficiali e Comandanti che, lavorando all'estero, non trovano una “perfetta “ corrispondenza con i programmi degli Inglesi o degli Olandesi... Questo argomento è come il “Vaso di Pandora”: sollevato il coperchio, fuoriesce di tutto...

Con questi “ chiari di luna”, tutto si rimanda a date da venire mentre si attende di vedere cosa succederà dopo il Referendum, pietra miliare per il proseguimento della vita politica ed amministrativa di questa povera Italia.

Tobia Costagliola

Ravenna, 15 dicembre 2016

Visto che l'argomento " Corsi" è stato oggetto di avvenimenti e discussioni nelle ultime settimane (e non solo) ho raccolto questa testimonianza molto significativa di un Capitano/Comandante che, navigando anche con bandiere straniera, ha affrontato i " Corsi" molto prima dei colleghi imbarcati su navi italiane, quando i "Corsi professionali", soprattutto in Inghilterra ed in Norvegia, erano già " pane quotidiano" prima che lo diventassero anche in Italia . (T.B.)

PROFESSIONE NAVIGANTE

SFOGO DI UN CAPITANO DI MEDIA ETA' GIA' VETERANO DI “CORSI” CHE CONTINUANO INESORABILMENTE A MARCARNE LA VITA

Stavanger,Glasgow,Aberdeen,Montrose,Parigi, Rotterdam,
Genova,Taranto,Pavia,Roma,Livorno,Ischitella...

Professione Navigante : Cristi in croce che cercano un'identità negata, abusata, sfruttata. Categoria abusata e bistrattata....A cavallo degli anni 90 un nostro emerito ministro disse: “il marittimo italiano è un turista ben pagatoChe la pensino davvero tutti così?? Sono un vecchio caprone di mare, cane sciolto che insegue la chimera della dignità. Ho navigato con diverse società, varie bandiere estere e tanti tipi di carichi e operazioni diverse.

Ho iniziato durante le vacanze estive nei miei anni di studio al Nautico su una motocisterna costruita nel 1923..., era tutta rivettata..., la vita mi ha riservato diverse esperienze nei più diversi ambiti lavorativi, dalla pubblicità alla cantieristica, con la NATO, in società di Ship Management, ecc. Ho visto cambiare la professione di navigante da un'arte a un lavoro da scrivania, la professionalità dei lavoratori del mare decadere a causa di sciagurate scommesse, dei “Gestori della Proprietà” (una volta ARMATORI), su personale non propriamente addestrato – non parlo dei Filippini, Malesiani, Indiani ecc. – ma in possesso di “certificazione adeguata”. Quella che una volta era conosciuta come Arte Marinaresca, è ora screditata a vantaggio di nuove tecnologie che vanificano il buon senso o senso comune derivato dall'esperienza costruita su anni di lavoro e di errori. Non sono un nostalgico poiché capisco che l'essere umano è costretto a progredire.

Questo breve cappello per introdurre ciò che penso a proposito dei corsi, professionali e non, che vessano i moderni naviganti.

Da quando ho iniziato questo bellissimo/atroce lavoro posso dire di aver speso circa il 60% delle mie licenze in corsi di aggiornamento, sicurezza, professionali, manageriali, comunicazione e tutti quelli propinatimi dalle varie società per le quali ho lavorato.

Pensate che tutti i suddetti corsi mi abbiano reso più sicuro o più accorto o più professionale o più comunicativo o più aggiornato?

NO, mi hanno solo reso più *scoglionato*. Gli unici che mi sono stati d'aiuto sono quei pochi corsi professionali che erano (almeno in parte) comunque materia di studio al Nautico e che non sono stati altro che un leggero approfondimento di ciò che avevo già appreso durante la mia carriera scolastica.

L'ideale sarebbe fare “comm' facevn 'a'ntic” , permettere a tutte le nuove leve di fare esperienza partendo dal basso per rendersi conto sulla propria pelle di cosa significa eseguire un ordine per poter essere in grado, in futuro , di darlo con coscienza quel benedetto ordine. Avremmo così personale preparato che si rende conto, con cognizione di causa, dei rischi e delle potenzialità dell'ambiente in cui lavora. Avremmo dei dirigenti/ufficiali preparati alla Direzione perché conoscerebbero a fondo le sinergie dei gruppi di lavoro e le loro potenzialità. Invece, oggi, un testa di “.....” qualunque o meglio, un signor “Nessuno” legittimato non si sa bene con quali sistemi o criteri di valutazione dai “liberi” Enti preposti , deve giudicare le mie capacità direttive, senza, probabilmente, aver mai vissuto un secondo della sua vita da

personale della marina mercantile. Mi sto dilungando, volevo solo parlare dell'impatto che i corsi per naviganti hanno sul nostro equilibrio e sulla nostra vita sociale.

Corsi Base e Avanzato Sopravvivenza e Antincendio.

Sono quasi 40 anni che navigo, ho partecipato a circa 16 corsi sinora, più altri 16 per chi lavora in Offshore. In mare si sopravvive sempre allo stesso modo e gli incendi si estinguono alla stessa maniera, unico cambiamento in 40 anni la messa al bando della CO₂ e dell' Halon a basso prezzo.

Corsi Radar, Arpa, Sar.

Ho imparato molto di più durante i miei studi e per esperienza diretta che delle quattro cose che mi hanno passato .

Pssr, Mams, Mabev

Che roba è. Erano tutte cose che facevo da ragazzo dopo scuola e dopo studio. Le suddette sono esagerazioni ma che rendono l'idea...Mi sono già stufato di continuare. Scrivo con disgusto.

Ma due righe di chiusura le devo scrivere.

L'ultima invenzione della nostra amministrazione sono i corsi HELM (Human Helement and Leadership Management) obbligatori in tutte le nazioni, firmatarie STCW 1978 come emendata da Manila 2010 e precedenti, per Ufficiali di macchina e coperta al momento del "PRIMO RILASCIO CoC" per il grado che si dovrà ricoprire -----tranne che in Italia, nel nostro paese tutti gli Ufficiali devono "attendere" a questo corso a costo del proprio CoC.

Ora, io vi ho partecipato, perché non voglio perdere il lavoro x uno stupido e inutile attestato di frequenza. M'avesse insegnato qualcosa, sarei stato pure contento. Ma si è rivelata una bufala ancora più grossa dei corsi Security.....menomale che mi pagano e che me li pagano...In conclusione: non sono a conoscenza di nessun lavoratore che rischia l'abilitazione alla Professione se non corre con un estintore in mano o non si tuffa in piscina o che non sappia che differenza c'è fra un leader assertivo o un leader autoritario ecc.ecc.ecc. La carenza di professionalità non si può e non si deve compensare con training che lasciano il tempo che trovano e che non fanno altro che arricchire i gestori dei vari centri e una mala politica oramai Istituzionalizzata specialmente nel nostro paese.

Firmato :

Un Capitano stanco

(A proposito...come Capitano... io non esisto più...sono una figura che appartiene al passato...)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

ENZO MAIORCA E' RITORNATO NEL SUO MARE

“...Non si può battere , è troppo forte per noi, noi siamo piccoli uomini, lui è immenso...”

Il comandante Ferruccio Falconi non smette mai di scrivere , alla sua giovanile età potrebbe starsene tranquillo a curare il suo Laboratorio Didattico e Museo attivo Falconi di arte, ambiente, venezianità e marineria che ha creato a Venezia Lido. E invece , dopo una feconda vita di capitano, capo pilota del porto lagunare, fondatore della società di prospezioni e ricerche subacquee di bonifica, la CAM Idrografica che i suoi figli governano ora con una flotta di venti unità modernissime, i suoi libri tra i quali Invito al Mare e Grazie Venezia, vere enciclopedie di proposte ed esperienze , di tecnologia e cultura navale, Falconi comntinua a scrivere ai giornali sui temi più disparati tra cui i progetti di rilancio e difesa del porto di Venezia, si scopre anche poeta e collezionista di quadri a soggetto marinaro. Insomma una personalità con cui quando ero direttore ed editore della rivista TTM collaboravo intensamente. Mi dimenticavo un'altra sua qualità : oratore affabulatore eccezionale pieno di fantasia e di genialità. Ora mi manda (finalmente in doc) una struggente lettera sulla morte del grande apneista Enzo Maiorca, 85 anni, mancato pochi giorni fa. Volevo scrivere quanto fossi dispiaciuto di questa notizia, di quanto ho apprezzato carattere, umanità e integrità morale di quest'uomo figlio della sua terra , la Sicilia. Un atleta del fisico ma anche dello spirito, il cui insegnamento non è mai stato esplorato abbastanza come lui esplorava le profondità del suo mare , nel rispetto della vita e della morte che il mare protegge o ghermisce con tutte le sue creature che devono essere protette dall'uomo sempre più selvaggio... nonostante il progresso tecnologico . Ma il comandante Falconi mi ha preceduto, ed ecco il commento che pubblichiamo condividendolo totalmente. (DL)

All'amico Ferruccio, perchè l'amicizia non dipende dalla frequentazione (E.M.)

VENEZIA. “All’amico Ferruccio, perché l’amicizia non dipende dalla frequentazione”: me l’ha scritto di suo pugno lui, Enzo Maiorca, nella prima pagina bianca del libro “Il Mare con la M maiuscola”. E’ vero, e sarà sempre vero, il principio: per noi come per altri che scelgono

– una scelta di vita! – di incontrarsi e frequentarsi con la mente e con il cuore, anche a mille miglia di distanza, piuttosto che ricorrere ai succedanei dei “social”, sms, whatsapp, facebook e compagnia twittante.

Non che lui fosse un retrogrado, per carità! Anzi: Vincenzo, detto Enzo, da Siracusa, classe di ferro 1931, ha cercato e coltivato sempre la Comunicazione, nel suo significato più vero, fin dai tempi dei confronti – sbagliato parlare di “competizioni” - con Santarelli, poi con Majol, e poi soprattutto con se stesso, per la supremazia nel grande blu profondo, i record di immersione in apnea, -45 metri, poi sempre più giù. Cioè, sempre più su: più su nel rispetto della Natura, più su nella conoscenza dei limiti, più su, sempre più su nella sperimentazione scientifica e nell’Amore vero per il Mare.

Quel mare che Decio Lucano e Ferruccio Repetti, all’unisono, nella prefazione del libro “Il Mare e l’Uomo-Lettere ai marinai di Vittorio G. Rossi” – per Enzo “non si può battere, è troppo forte per noi, noi siamo piccoli uomini, lui è immenso”. Ecco la sua costante Comunicazione, rivolta ai giovani di età e di spirito, tramite i libri, le conferenze, l’esempio: il mare, tu lo devi amare e rispettare, e quindi anche temere, per poterne apprezzare i doni e sopportarne quello che ti prende, in nome delle leggi di natura che a volte possono sembrare spietate, ma sono “solo” e sempre autentiche, chiare, didascaliche (s’intende: per chi le vuol capire...).

Ora che se n’è andato, Enzo, per la sua immersione più profonda, non si possono dimenticare le tante lezioni che ci ha lasciato. Sì, certo, innanzi tutto quelle del suo rapporto con il mare e con la gente di mare, in particolare con i suoi amici di Ognina: Ventidue, “compagno di mille avventure”, Refola, Gianni Tuppetto, lo zio Jano Randafloscia, Tatai Tagliamare, immortalati – o meglio, scolpiti nel corallo più prezioso – sulle pagine del suo ultimo volume: “L’ultima emersione-Il ritrovamento del sommergibile Veniero” (Mursia). E poi ci sono, fondamentali, le lezioni di vita: la difesa dell’ambiente (strenua, fra le altre iniziative, la battaglia a favore della riserva marina del Plemmirio); la lealtà nei confronti degli amici, pesci compresi (per “colpa” dei quali aveva abbandonato la pesca subacquea ed era diventato vegetariano); la reazione, ferma eppure mai scomposta, nei confronti di ciò che considerava uno stravolgimento dei fatti (da qui la polemica per il film *Le Grand Bleu* del regista Luc Besson); il suo rapporto con la famiglia, con le figlie Patrizia e Rossana, entrambe primatiste di profondità in apnea, di cui parlava con orgoglio e, per Rossana, scomparsa prematuramente, con la disponibilità e l’attenzione che si dedica a una persona ancora e sempre in vita. Come se il distacco, per quanto doloroso e incolmabile, fosse comunque da accettare e sopportare per quella “solita” legge di natura che nel Mare trova manifestazione piena ed espressione sublime. Già, la famiglia: Enzo era il personaggio pubblico, energico, eloquente, comunicativo. Ma a chi gli è stato vicino indicava lei, Maria, la sua compagna di vita, come la vera guida, la timoniera della barca della vita, in grado di segnare la rotta per navigare in mezzo ai marosi senza mai finire sugli scogli. “Si suole dire che nella vita di un uomo sia

importante il primo amore perché non si scorda mai. Nulla di più falso! E' importante l'ultimo amore perché è quello che ognuno porta con sé nella sua vita animica. A Maria, dunque, il mio primo e ultimo amore". Un'altra Lezione con la L maiuscola, da parte di chi, come Enzo, guardava al Mare senza mai dimenticare l'Uomo.

Ferruccio Falconi

○*

Bimco e demolizioni portacontainer

Peter Sand, capo analista Shipping del BIMCO, ha affermato che negli ultimi 3 mesi l'attività di demolizione di navi portacontenitori ha raggiunto livelli record superando le aspettative basate sulla disastrosa attività di demolizione del 2015. "Questo impulso costituisce una spinta nella giusta direzione, in quanto l'attività di demolizione è una delle misure essenziali e necessarie da adottare per riequilibrare il settore del trasporto marittimo containerizzato. È importante che la demolizione della capacità in eccesso avvenga il più presto possibile, in quanto vi è ancora un rilevante programma di consegne che grava sul settore del trasporto marittimo containerizzato per gli ultimi mesi del 2016 ed anche nel 2017-2018. Comunque l'elevata attività di demolizione sta rallentando il tasso di crescita dell'offerta netta di capacità di trasporto marittimo containerizzato e, se proseguirà, renderà meno cupe le previsioni per gli anni a venire". Secondo Bimco, dall'inizio del 2016 sono state demolite portacontainer per una capacità di stiva pari complessivamente a 500.000 teu, (4,2 volte in più rispetto al corrispondente periodo del 2015). In particolare, le portacontainer Panamax rappresentano, in termini di teu, il 47% del totale del volume delle demolizioni attuate nel 2016; il 30% è costituito da unità con capacità tra 1.000 e 3.000 teu e il 23% da navi feeder. Inoltre, accanto all'elevato livello di demolizioni Bimco registra il più basso livello di ordini per la costruzione di nuove portacontainer degli ultimi vent'anni con contratti che nei primi otto mesi del 2016 sono risultati, in termini di tslc ordinate, inferiori dell'84% rispetto allo stesso periodo del 2015. (Da Agenda Confitarma)

COMMERCII INTERNAZIONALI E TRASPORTI MARITTIMI: VERSO UN CAMBIO DI ROTTA?

La prossima serata conviviale del Propeller Club Port of Genoa si terrà martedì 22 novembre 2016, alle ore 19,15, presso il Ristornate NABU' (P.le Kennedy, 1 – Fiera di Genova). Il tema scelto: "Commerci internazionali e trasporti marittimi: verso un cambio di rotta? Ospiti relatori: Dott. Annamaria SAIANO – American Consular Agency in Genoa

(USA) Dott. Paolo CUNEO - Past President ed attuale Vice Presidente Associazione Ligure Commercio Estero (ALCE) Prof. Ennio PALMESINO – Docente Geopolitica Dipartimento di Economia - Università degli studi di Genova, Amministratore di CommoSupply

Marina Tevini Segretario Generale The International Propeller Clubs e Genoa Propeller

**tel/Fax 010591793 - cell 3474396660 [mailto: propellerclubs@propellerclubs.it](mailto:propellerclubs@propellerclubs.it)
www.propellerclubs.it**

European Maritime Safety Agency

Newsletter November 2016

On this issue: Human Element Workshop Puts Seafarers Centre Stage; Open Day Abroad the Oil Spill Response Vessel Balluta Bay; Harnessing earth Observation Data from Satellite Imagery for Fisheries Control and Law Enforcement; Integrated Maritime Services Mobile App Upgrade Now Available; Towards Better Implementation and Enforcement of International Rules; Oil Spill Response Exercise Held off the Coast of Portugal.

La guida del Museo Civico del Mare e della Navigazione Antica di Santa Marinella.

Roma .E' stata presentata a “Il Mare, Concept&Bookshop Libreria Internazionale” Via del Vantaggio 19, Roma una guida innovativa e maneggevole per visitare il Museo Civico del Mare e della Navigazione Antica di Santa Marinella, il Borgo e il Castello di Santa Severa. Il volume, dal titolo “Santa Severa. Il Museo del Mare, il borgo e il Castello”, è stato realizzato da CoopCulture, società che gestisce i servizi museali, in collaborazione con il direttore del Museo, l'archeologo Flavio Enei, e la casa editrice Palombi Editori. In 80 pagine, la guida accompagna il visitatore a scoprire il Museo Civico all'interno dell'area archeologica e monumentale del castello di Santa Severa, nel sito dell'antica Pyrgi, con percorsi di visita, testi divulgativi, foto esclusive, una mappa di riferimento e disegni esplicativi.

Alla presentazione hanno partecipato Roberto Bacheca, sindaco di Santa Marinella; Flavio Enei, direttore del Museo Civico del Mare e della Navigazione Antica di Santa Marinella; Letizia Casuccio, direttore generale di CoopCulture, e Francesco Palombi della Palombi Editori. I lavori sono stati introdotti da Laura Larcan, giornalista del Messaggero.

Punti di vista

LE “BARCHE” DEL NAUTICO SERVIRANNO A INSEGNARE A NAVIGARE ?

Trieste. Leggendo il 1 paragrafo delle News di Lucano e la lettera di Massimo Granieri mi viene da chiedere se la Nina VI farà la stessa fine della D’Ancona triestina, sempre ancorata e inutilizzata a lato del bagno La Lanterna (vulgo Pedocin). In compenso pare abbiamo una marea di esercizi virtuali che nulla hanno a che fare con le reali emozioni di un viaggio in mare, con le reali sensazioni di stanchezza o solitudine e mancanza degli affetti. La tecnologia del virtuale non prende in considerazione l’uomo nella sua interezza considerato come persona. Proprio queste caratteristiche profondamente umane possono fare la differenza nel continuare o intraprendere la carriera del marittimo. Ma questo nei ministeri dei politici non lo sanno: parlano parole. Provare per credere. Cordiali saluti

Lucilla Cechet

Carissima Lucilla, permettimi di risponderti con un amichevole tu visto che facciamo parte dell’equipaggio di DLNEWS, un cargo sempre colmo di ogni e migliore mercanzia . Condivido in pieno le tue preoccupazioni per questa società e questa scuola sempre più virtuale che eccelle in buoni propositi e magnifiche iniziative, ma che pecca di mancanza di realismo e continuità . Il mio articolo sulla consegna della “ barca “ Nina VI voleva infatti essere un grido di gioia proprio perché la NINA VI rappresenta sicuramente un’avventura concreta durante la quale i ragazzi si sono realmente sporcati le mani , hanno dovuto tirare fuori ingegno e forza , anche fisica, e alla fine hanno costruito la loro barca . Conosco e frequento il Nautico San Giorgio abbastanza per poterti assicurare che questa barca non rimarrà arenata sugli scogli del ..“Capo dei Buoni Propositi” e saprà essere un banco di prova per quei ragazzi che “navigandola” avranno modo di conoscere il famoso pane del marinaio ..Noi non siamo politici per questo ci siamo e saremo sempre a fianco di questi ragazzi. Un caro saluto.

Massimo Granieri

Un illustre studioso, il professor Silvestro Sannino, ci scrive sui temi di attualità del nostro foglio DL NEWS

Mare e campagna , il rapporto con la civiltà agricola;

Cristoforo Colombo migrante la storia delle migrazioni, Training a bordo delle navi Grimaldi ; visita all' Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre; la più grande Luna piena

Torre Del Greco .Caro Decio, le serate lunghe mi tengono di più in casa e così ho il tempo di vincere la mia naturale pigrizia e scrivere qualcosa che pongo alla tua attenzione. Mi riprometto comunque di trattare alcuni temi pregressi che per il momento ho accantonato: Antonio Scialoia; la Scuola; la Geografia e divagazioni varie occasionali.

Mare e campagna: il rapporto con il vino e la civiltà agricola

Il connubio Navigazione Campagna penso sia abbastanza naturale con tracce letterarie almeno dai tempi di Esiodo, *Le Opere e i Giorni*, ed è molto praticato un po' ovunque. Come hai avuto modo di ricordare , anch'io sono impegnato con la campagna, specie da "nullafacente" quale ora sono, ma non tanto come hobby quanto piuttosto come ricercatore del miglior patrimonio agricolo vesuviano e salvaguardia dello stesso per rispetto della memoria dei nostri avi. Ho avuto la fortuna di ritrovare il Greco del Vesuvio o della Torre, l'antichissima aminea dei romani, uno dei vitigni più antichi e più nobili della geografia vitivinicola di ogni tempo e di ogni luogo. La firmissima aminea che Virgilio esalta nel II libro delle Georgiche e viene elogiata da tutti gli scrittori rustici romani, che divenne amineum-greco ai tempi di Dante e diede poi il nome a Torre del Greco, oltre a piacere molto a Federico II e ad essere lodato da gente come Petrarca, Baldi, Cervantes fino a Curzio Malaparte. Ma la tematica l'ho trattata nel libro *Civiltà Agricola Vesuviana* che tu hai, dove viene ricordato che nel 1875 al Caffè del Cambio di Torino la bottiglia di vino di Torre del Greco quotava quasi tre volte un Barolo stravecchio!. Ti invio la foto di un superbo grappolo di greco, o meglio di amineum-greco, del mio vigneto che si affaccia con discreta vista sul Porto di Napoli. E visto che ci siamo mi piacerebbe conoscere il tuo rapporto culturale ed estetico con il vino, visto che esso fu oggetto del primo miracolo di Gesù ed ha avuto un ruolo di rilievo, fondamentale nell'alimentazione dei naviganti, specialmente all'epoca delle Grandi Scoperte Geografiche sulle lunghe rotte oceaniche.

Cristoforo Colombo migrante? Il paragone semantico non regge

Nel DL News numero 31 in relazione alla frase pronunciata dal Sindaco di Genova *Marco Doria* "in fondo anche Cristoforo Colombo era un migrante" solleciti un mio parere in merito e chiedi un dibattito chiarificatore e non ideologico sui migranti e le migrazioni attuali da

Africa e Medio Oriente e le nostre emigrazioni tra '800 e '900. Un bel quesito al quale è difficile fornire risposte adeguate ed esaustive . Non ho le competenze per discutere sul fenomeno migrazione o su quello degli emigranti salvo gli aspetti che riguardano la navigazione, in particolare quella associata a Cristoforo Colombo.

Non conosco le argomentazioni a sostegno della frase del sindaco di Genova e quindi non posso dire se si tratti di un'affermazione di comodo, alla moda o se vuole avere un significato più profondo. Un parere in merito l'avrebbe potuto dare *Paolo Emilio Taviani*, il più tenace studioso di Cristoforo Colombo e anche lui politico e professore universitario di materie affini a quelle del sindaco di Genova. Non penso che Taviani sarebbe stato entusiasta del giudizio di Marco Doria su un "Colombo migrante" anche perché, a parte la grande statura storica del Genovese, a quel tempo il termine migrante non esisteva né in senso letterale e tantomeno nel significato semantico che ha oggi e quindi il parallelo non regge.

Gli uomini si sono sempre spostati da un luogo ad un altro. Ma le grandi migrazioni dei popoli indoeuropei, dei Mongoli, degli Ebrei in Egitto guidati da Mosè, dei barbari germanici che invasero l'impero romano etc. avevano finalità e significati diversi e specifici che conosciamo da una Storia abbastanza attendibile. Poi nel XV secolo l'azione di Enrico il Navigatore diede inizio e incoraggiò un'attività e forme di colonie nelle terre appena "scoperte" accanto ai normali commerci; pratica che fu seguita e diffusa su più vasta scala dagli spagnoli con insediamenti nell'America Centrale e Meridionale. Questi coloni cercavano nuovi spazi, nuove terre che si rivelavano attraenti per le loro aspirazioni anche se non mancavano delusioni e malumori magari per le politiche adottate dai regnanti. Lo scontro con le etnie locali, indigene, fece registrare pagine aspre, crudeli, amare a cominciare dalla scomparsa dei Taino delle Antille. I fenomeni sono oggetto di diffuse interpretazioni e reinterpretazioni della Storia con valutazioni talvolta anche molto diverse.

Olandesi, Francesi i e Inglesi si aggiunsero in seguito con insediamenti in quasi tutto il mondo. Lo sviluppo scientifico e tecnico di metà '800 creò nuove possibilità di sfruttamento delle terre e delle loro risorse in genere; ciò determinò l'attrazione di un gran numero di persone, di varie nazioni europee e di ogni ceto sociale, con prevalenza della manodopera, specie verso il Continente Americano. Nella seconda metà dell' 800 si registra l'inizio di un esodo di massa, una grande emigrazione, un fenomeno reso possibile dallo sviluppo delle costruzioni navali e dei sistemi di propulsione. I numeri sono impressionanti. Nel 1881 emigrarono 220.000 persone dalla Germania, l'officina gentium; nel 1883 l'Inghilterra registra 320.000 emigranti. L'invenzione della turbina a vapore da parte di Parsons nel 1894 portò nel giro di 10 anni alla costruzione di colossi come il Lusitania e il Mauretania che filavano a più di 25 nodi e trasportavano oltre 2000 passeggeri nelle varie classi, compresa quella specifica emigranti. Dalla Russia emigrano 665.000 persone nel 1908 ma l'Italia supera tutti gli altri con 788.000 emigranti nel 1906. Gli emigranti italiani provengono da ogni regione ma è l'Italia meridionale la terra che si spopola di più con prevalenza di manodopera

contadina. Fenomeni come l'eruzione del Vesuvio del 1906 ed il terremoto di Reggio e Messina del 1908 hanno una non lieve influenza sul fenomeno emigratorio. Le analisi del tempo non mancano, da Gaetano Salvemini a Giacomo Novicow, a Pasquale Villari, ad Augusto Bosco...Ma spesso le opinioni sono discordi. Alcuni vedono il fenomeno come un'occasione di entrate preziose per le casse dello Stato prodotte dagli emigranti; altri fanno notare che la progressiva mancanza di manodopera può portare all'abbandono di molte terre produttive. Gli aspetti sociali e psicologici sono oggetto di molti studi in merito. "Lacreme napoletane", la delicata melodia di Libero Bovio rende bene lo stato d'animo, la nostalgia, la *saudade* dell'emigrante napoletano alla vigilia delle feste di Natale: ...e 'nce ne costa lacreme 'st'America... ma anche se il pane è amaro devo rimanere qui, per voi, nel dolore "i" so carne 'e maciello, so' emigrante; lirica genuina, struggente, resa purtroppo "vasciaiola" in alcune interpretazioni più recenti.

A ridosso della Prima Guerra Mondiale il fenomeno dell'emigrazione italiana si attenua ma gli oltre dieci milioni di esodati dopo non poche difficoltà iniziali riescono a inserirsi nel tessuto sociale americano con dignità e competenze largamente riconosciute, pur in presenza di forme criminali di stampo mafioso.

Fenomeni di migrazioni più contenuti sono quelli degli anni '50 e '60 verso altri paesi di Europa e in primis in Germania; ma anche da sud Italia verso il nord durante il "boom economico" degli stessi anni. Ancora migrazioni periodiche si hanno anche a scala più piccola come i fenomeni di transumanza dei pastori di Abruzzo, ricordati da Gabriele D'Annunzio "Settembre, andiamo è tempo di migrare..."

I fenomeni attuali di migrazioni dall'Africa e dal Medio Oriente sono sotto gli occhi di tutti, con barconi colmi, stracarichi oltre ogni limite tecnico e di decenza, che si rovesciano appena il mare si increspa un po' provocando decine e decine di morti malgrado l'opera di salvataggio attivata su vasta scala. Un sentimento di pietà, di solidarietà si è venuto maturando nelle coscienze dei "benpensanti" dando luogo ad un continuo dibattito in cui il turpiloquio sembra prevalere su quello che una volta era il "buon senso", "la ragione" etc. Ma vi sono alcune cose da osservare. L'origine dei moderni migranti ha le radici nella fine del colonialismo dopo la Seconda Guerra Mondiale che trovava la giustificazione principe nell'idea che tutti i popoli hanno diritto alla libertà, all'autogoverno. Principio sacrosanto ma i popoli privi di esperienza e di organizzazione restano in balia di bande criminali di boss locali, armate e senza scrupoli: Somalia e Mozambico degli anni '70 sono un fulgido esempio a cui seguono la Nigeria del petrolio, i Paesi del West Africa e così via. Intanto le loro ricchezze naturali restano sotto il controllo, il *business*, delle grandi lobbies finanziarie straniere. Un passaggio graduale, e guidato, dal colonialismo all'indipendenza avrebbe forse (o senza forse) scongiurato l'abnorme situazione attuale di miserie e disperazione dei popoli più deboli. Fra i molteplici aspetti dei fenomeni delle attuali migrazioni verso l'Italia e l'Europa va segnalata una profonda differenza: i nostri emigranti appartenevano alle classi sociali più deboli, avevano

una meta precisa da raggiungere e conoscevano le difficoltà legate alla loro condizione senza aspettarsi pietismi o buonismi di alcuna sorte mentre i forti rimanevano in patria, in condizioni di benessere sociale e materiale. I migranti dai paesi Africani sono i forti della popolazione e sono una minoranza, alcune centinaia di migliaia, che hanno mezzi e possibilità per tentare di guadagnare “il Paradiso Terrestre” ; gli altri, i deboli delle loro società e sono svariate decine di milioni restano là, nel loro paese, senza alcuna speranza di migrare o migliorare la loro condizione perché ignorati dai paesi del benessere i cui esponenti hanno le “coscienze a posto” per essersi spesi in opere di “accoglienza” spirituale e materiale (dei forti). Va da sé che i gestori dei barconi non hanno difficoltà a trovare gente da traghettare, tanto se la barca affonda c’è chi provvede a recuperarli e portarli in luogo comodo e sicuro. E intanto fanno affari sempre più lucrosi. Animali migratori e navigatori. Ma non solo gli uomini migrano. Molte specie di animali sono protagonisti di fenomeni migratori ed in special modo uccelli e pesci. In quest’ultimo caso le creature che si spostano sanno anche trovare la via, la rotta per la meta da raggiungere e quindi sono anche navigatori utilizzando propri sensori naturali, oggetto di attenti e continui studi scientifici. Come navigatori alcuni animali e pesci si mostrano bravi, ma proprio bravi, anzi fin troppo precisi. I tonni del Mediterraneo seguono traiettorie così precise attorno alla Sicilia che si vanno a ficcare proprio dentro le tonnare che i pescatori hanno disposto a Capo Passero e a Favignana. Come i pirati di Dieppe si appostavano nei pressi delle Azzorre per predare i galeoni spagnoli carichi di oro provenienti dall’America centrale e seguivano delle rotte con venti a favore ormai ben sperimentate. Anche certi uccelli seguono dei punti di via, dei waypoint, ben stabiliti e i cacciatori si mettono in posta per sparare le loro micidiali raffiche e impallinarli.

Si può dunque ribadire che per gli uomini non esiste alcun rapporto funzionale o culturale tra migranti e navigatori e quindi definire Cristoforo Colombo un migrante rimane una di quelle forme di sincretismo sempre più diffuse negli ultimi tempi e non riesco a capire a cosa possano servire se non ad aumentare il caos della informazione, l’entropia della comunicazione. Se proprio si vuole il Colombo giovane che da Genova si trasferisce a Lisbona potrebbe avere dei tratti affini a quelli del tipico emigrante ottocentesco. Ma allora anche il grande giurista Ulpiano che dal Libano si sposta a Roma sarebbe un emigrante; e lo stesso vale per Seneca e Marziale e per San Paolo! Suvvia, torniamo con i piedi per terra ed evitiamo inutili voli pindarici dialettici che non esaltano neanche la “creatività” più sfrenata, oggi così di moda.

Su un piano semiserio, quasi ironico, se dopo la Calciologia (Scienza e pratica guardone del pallone) e la Pippologia (da spiegare in altra sede) anche la Migralogia (Scienza dei migranti ed esercizio della loro “accoglienza”) dovesse diventare il tema centrale, totalizzante, immanente degli Italiani...Beh, come direbbe *Peppino De Filippo*: Ho detto tutto!

Esperienze di Training a bordo Corradino Ciampa e Silvestro Sannino sulle navi di Grimaldi, scuola per ufficiali

Spesso, caro Decio, hai ricordato, con generosi elogi ed apprezzamenti, le esperienze di training fatte a bordo delle navi della Società Grimaldi da Corradino Ciampa e da me. Ma qualcuno potrebbe chiedersi: in cosa consistevano tali attività di “training on the job”?

Su un programma organico che prevedeva argomenti riguardanti l’area di macchina e quella di coperta svolto in aula a terra per alcuni mesi, le attività a bordo miravano a verificare in modo sistematico tutte le tematiche trattate utilizzando i manuali operativi ed esaminando i casi più rilevanti della pratica operativa di bordo col metodo del “problem solving” in modo da fornire risposte in tempo reale ad ogni dubbio e/o quesito che si presentava. Ad esempio se nello schema funzionale di un manuale operativo vi era un blocco che indicava un “filtro di Kalman” veniva richiamata la natura e la funzione del filtraggio statistico per smussare gli errori nelle misure dei vari parametri (misure radar, misure direzionali, misure di velocità lineari ed angolari e così via). Ciampa aveva un vasto assortimento di materiale, in gran parte “trasparenti”, che utilizzava sia in modo sistematico sia come ausilio per dare adeguate risposte tecniche ai vari problemi che si presentavano, come ad esempio il funzionamento del generatore asse di cui non vi era traccia nei manuali. E Corradino riuscì a fornire una ragionevole, convincente spiegazione del suo funzionamento dopo una non breve riflessione sull’argomento.

Durante il primo viaggio Italia-Brasile e ritorno fatto nel mese di agosto 1987 a bordo della RO-RO “Repubblica di Venezia” vi era a bordo anche l’ing. Angelo Bassi ed il nostro collega Nunzio Langella del USR Toscana. Angelo Bassi verificava in particolare i consumi dei motori Sulzer ed una volta tenne in merito una magistrale “lezione” teorico-pratica in cui mostrava, su solide basi termodinamiche, perché detti motori potevano usare del fuel che era quasi catrame con grandi vantaggi economici; peraltro il generatore asse consentiva di usare lo stesso fuel per i servizi di bordo evitando i più costosi diesel oil. La “lezione” di Bassi che univa finezze teoriche a considerazioni pratiche immediate, si integrava perfettamente con quelle di Ciampa e fu seguita con molto interesse ed attenzione da tutti noi.

Sempre nello stesso viaggio, tra le altre cose, io mostravo ai giovani ufficiali un grafico che forniva le spinte esercitate sull’opera morta in funzione della velocità del vento. Tale grafico lo avevo preparato qualche anno prima su una specifica richiesta del C.te Antonio De Turris della Società Tirrenia. Quando il C.te della Repubblica di Venezia Tullio Valesi, che proveniva dalla appena dismessa EXXON ed era molto “aperto” alle nuove tecnologie di bordo, vide il grafico ed il suo uso nelle operazioni di ormeggio e disormeggio, fece dei salti di gioia perché in tal modo poteva valutare se erano necessari i rimorchiatori e, se sì, di quale potenza, mentre la scelta veniva segnata al giornale di bordo con la forza del vento ricavata dall’anemometro di bordo. In sostanza con venti al traverso della nave intorno ai diciotto nodi i due thruster laterali con una potenza complessiva di circa duemila cavalli (HP) e quindi capaci di fornire una spinta massima di circa venti tonnellate riuscivano ancora a vincere la spinta del vento su una superficie velica intorno ai 5000 mq. E quindi lasciare la banchina di

Caju di Rio de Janeiro senza l'ausilio dei rimorchiatori. Ma per velocità del vento superiori ai diciotto nodi era necessario manovrare almeno con un rimorchiatore.

Qualcuno dirà che questi argomenti sono superati dopo circa trent'anni. Può darsi ma la MS Concordia, come mostra un film reperibile in Internet, che vaga nel porto di Palermo nel novembre del 2008 in balia del vento e" tenuta" da due minuscoli rimorchiatori (piccoli rispetto ad essa) è un caso eloquente che quando il "tempo mena" non sono sufficienti gli oltre 10.000 KW di potenza dei Thruster laterali. Devo aggiungere che nel viaggio successivo fatto nel mese di novembre ancora sulla Repubblica di Venezia il nuovo C.te, che era di Trapani e di cui non ricordo il nome, un "marinaro" di lunga esperienza, riteneva sufficiente il suo empirismo e non volle usare il grafico di cui sopra; egli cercò di staccarsi dalla banchina di Caju senza l'ausilio dei rimorchiatori con una brezza che aveva picchi fino a venti nodi. La nave sotto l'azione dei thrusters si staccava dalla banchina, guadagnava qualche metro ma poi cedeva al rinforzo del vento. La cosa andò avanti per oltre un quarto d'ora quando il Direttore di Macchina fece presente che i motori dei thruster si surriscaldavano e quindi la potenza erogata doveva essere ridotta. Il C.te fu costretto a chiamare un rimorchiatore di 3.000 HP mentre se avesse usato il grafico sarebbe bastato un rimorchiatore di 1.000 HP, capace di una spinta di 10 tonn. che aggiunte alle venti tonn. dei thruster riuscivano agevolmente a vincere quella del vento che era di circa 23 tonn. La mezz'ora e passa persa in queste operazioni fece sì che all'arrivo a Salerno la nave non poté entrare in porto ma dovette attendere in rada il mattino seguente perdendo circa mezza giornata che per quel tipo di nave significava qualche decina di milioni di lire. L'episodio si rivelò un interessante "caso di studio" con discussioni che coinvolgevano parecchi aspetti sia dell'area di coperta sia dell'area di macchina.

I cinque viaggi fatti fino al 1991 sulla rotta Italia-Brasile, e talvolta via Conakry (Guinea, West Africa), ci offrirono molti casi di studio interessanti che sarebbe lungo elencare qui. In rada all'ingresso del canale, della fairway che porta a Paranaguà, il porto di Curitiba nello stato del Paraná, quando cambiava la marea le decine di navi alla fonda giravano, viravano di bordo ma non tutte allo stesso tempo e dello stesso angolo; si coglieva l'occasione per invitare il gruppo a fornire spiegazioni dei fatti osservati per ogni tipo di nave. La navigazione nella fairway offriva l'occasione di confrontare l'azione congiunta del pilota e del C.te con i dati forniti dagli strumenti di bordo, specialmente durante l'uscita che avvenne di notte e con visibilità ridotta a poche decine di metri, tanto che le boe rosse spesso non si vedevano mentre quelle verdi erano meglio visibili per la maggiore sensibilità dell'occhio ai colori giallo-verdi. In una fase così delicata eravamo in molti in plancia ma tutti avevano la severa consegna di non intralciare il lavoro degli ufficiali di guardia e...il caso della Concordia purtroppo docet. Voglio solo ricordare ancora che nell'agosto 1989 unimmo a noi due ingegneri docenti di ITIS, uno molto esperto di Computer, l'altro più versato nella materia Sistemi e fu un'esperienza notevole perché furono, motu proprio, coinvolti nelle lezioni/discussioni tutti gli ufficiali dello stato maggiore di bordo, compresi C.te e Direttore, per il tempo disponibile e finché il Sonno

non ci cacciava via e si guadagnava la cabina per dormire un poco ('a suonn' chino).

L'attività di istruzione educazione a bordo non si limitava solo agli aspetti tecnici ma si estendeva, sfociava, spontaneamente anche a quelli più squisitamente umani, psicologici e direi antropologici. Nella vita di bordo gli allievi, durante le pause post prandium, cercavano risposte ai loro dubbi esistenziali, sia di natura professionale sia afferenti la sfera del proprio io interiore. Nel viaggio fatto con i due docenti ingegneri, nell'agosto 1989, al nostro tavolo sedeva Padre Custodio, un prelado brasiliano che era stato tre anni in Vaticano per motivi di studio. Egli aveva sempre la risposta giusta, qualsiasi fosse l'argomento in discussione, anche il più scabroso. Si può dire che mente e cuore si aprivano bandendo ogni ipocrisia ed ogni remora interiore per guardarsi in uno "specchio simbolico" e scrutarsi all'interno per cercare di capire la reale, profonda personalità individuale ed il significato dei tumultuosi sentimenti che spesso ci agitano e che non osiamo estirpare, esorcizzare. Padre Custodio diceva che l'unico peccato riconosciuto dalla Chiesa è quello riconducibile all'omissione per cui a 5000 miglia dalla casa anche le persone vincolate da legami, da sentimenti ,potevano ritenersi libere pro tempore. I giovani che spesso discettavano sull'estetica della ragazze brasiliane e sulle loro doti psicofisiologiche approfittavano per "sfrugularmi" un po' e chiedermi cosa ne pensassi e quale fosse la mia "posizione" in merito; al che mi veniva di rispondere "ragazzi quando mettiamo piede a terra il mio interesse per le ragazze brasiliane è puramente e solamente antropologico" la quale risposta lasciava alquanto smarriti e perplessi i giovani circa il suo significato. Qualche espressione di stile linguistico direi alessandrino o ellenistico talvolta può aiutare a conciliare le ragioni del ruolo formale e della funzione didattica con quelle più secolari e immediate. E lo stile, nella fattispecie, finisce per assumere valenza pedagogica perché non ho eluso la domanda e la risposta risulta vera, sincera e genuina.

Visita all'Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre

Nel febbraio del 1989 l'Ecole Nationale de la Marine Marchand du Havre invitò Ciampa e lo scrivente a tenere delle relazioni sulle esperienze che stavamo maturando, sotto l'egida del Ministero della Pubblica Istruzione, in un importante Convegno sull'Istruzione nautica francese coordinato dal Prof. Guy Fouché docente di Navigazione presso detta Ecole. In quella stessa sede Agnés de Fleurieu, Délegué Général du Comité Central des Armateur de France ci invitò, dopo la conclusione del Convegno, presso la loro sede di Parigi riservandoci un appartamento al Meridien. Per tutta la mattinata ci chiesero notizie sui piani di studio dei nostri nautici ed in particolare per quello del Corso Macchinisti. Gli armatori francesi avevano scoperto, da un'indagine accurata, cheermi alle banchine per avarie agli impianti di bordo, le navi gestite da macchinisti italiani avevano accusato il più basso numero di ore fermi alle banchine per avarie agli impianti di bordo, malgrado il diploma italiano si conseguiva con tre anni di studi in meno rispetto a quello francese. In Italia non vi fu molta

“attenzione” per i risultati delle nostre esperienze di cui un’indicazione importante era quella che l’Ufficiale Unico si mostrava positivo fino ai gradi di terzo e secondo ufficiale ; primo ufficiale , C.te e Direttore di Macchina dovevano mantenere la loro specificità. Inoltre il curriculum di studi doveva essere portato a livello di laurea breve. Il tirocinio a bordo delle navi della Grimaldi fu fatto anche, con finalità diverse e più limitate, dagli Istituti Nautici di Torre del Greco, di Palermo e forse di Bari e qualcun altro che ora non ricordo.

Miscellanea La più grande Luna piena

La più grande Luna piena. La notizia è stata diffusa da tutti i media oltre a essere contenuta nelle effemeridi specifiche: alle 14 circa del 14 novembre 2016 si è verificata la Luna piena; poco prima, alle 11 e mezzo circa la Luna era passata al perigeo vale a dire al punto più vicino alla Terra ad una distanza di 356.000 Km. circa. La coincidenza Luna piena e passaggio al perigeo ha fatto sì che la Luna apparisse col suo massimo diametro, vista dalla Terra, vale a dire 33'.5, due primi in più del suo diametro medio che è di 31'.5. Una quantità non apprezzabile a occhio nudo; ci vorrebbe almeno un sestante per verificarla. Il fatto singolare dovuto alla coincidenza di Luna piena e passaggio al perigeo risiede nella durata della lunazione, cioè intervallo di tempo tra due Lune piene successive che è di circa 29 giorni e mezzo, e durata della rivoluzione della Luna sulla propria orbita che è di circa 27 giorni. L'ultima coincidenza prima di quella attuale si era avuta nel 1948. Ma non vi è da spaventarsi poiché se la Luna piena si verifica poco lontano dal perigeo il suo diametro e la sua luminosità non risultano di molto inferiori; anzi la luminosità potrebbe essere anche più grande, per noi, perché l'evento del 14/11/ 2016 non si è verificato con la Luna alla massima declinazione nord che è di circa 28° ma con una declinazione di soli 15° nord.

Piuttosto vi è da dire che quando la Luna piena o il Sole, che hanno all'incirca lo stesso diametro di 32 primi di arco, sono all'orizzonte ci appaiono molto più grandi di quando essi sono alti nel cielo. Come mai? A cosa è dovuta tale percezione? Si chiedono interventi per spiegare il fenomeno, grazie.

Quesito di filosofia naturale: il pomeriggio più corto. Alla corte di Federico II, lo stupor mundi, un gruppo di filosofi naturali solleva porre quesiti invitando poi a risolverli chiunque fosse in grado di farlo. L'elettico grande scienziato Leonard Euler teneva una corrispondenza con le signore aristocratiche europee in cui le informava dei progressi della scienza e del loro significato. Chissà se la gente si accorge che a Genova, come nelle altre città italiane, i pomeriggi sono già molto corti mentre il mattino è lungo. Fino al 21 dicembre il giorno diminuirà complessivamente di 57 minuti, di cui solo 13 al pomeriggio e ben 41 al mattino, per cui da ora e fino a Natale il pomeriggio sembrerà avere la stessa durata mentre il mattino si accorcia visibilmente e fino alla decina di gennaio. Come mai? Si ricorda che il tempo lo misuriamo con il sole medio mentre la durata del pomeriggio e del mattino segue le sorti del sole vero o reale, e che l'equazione del tempo, cioè la distanza angolare tra sole vero e sole

medio, ha raggiunto il suo valore massimo di 16 minuti circa verso il 10 novembre. A voi la spiegazione del fenomeno se è vero l'assunto di cui sopra.

Silvestro Sannino

Osservatorio

Il nostro Ugo Doderò non molla la sua rotta verso un Ministero della Marina Mercantile, la navigazione interna, la laurea breve

Caro Decio, come al solito i tuoi DL News sono interessanti preminentemente perché, come dice Massimo Granieri, i “Redattori Marittimi” si incazzano e, tra questi esseri incazzati, c'è anche il sottoscritto Ugo Doderò. Questi ribelli, li chiamerò così, provengono da diverse esperienze lavorative, da diversi settori operativi, ma tutti abbiamo il desiderio, la volontà, di cambiare le cose, di rinnovare il rinnovabile, di migliorare ciò che andrebbe migliorato, ma ciò per cui lottiamo è molto difficile da ottenere. Potremmo chiamarle “riforme” ma è un termine attualmente abusato. Vedi, caro Decio, adesso impegnarsi e battagliaire per il reintegro del Ministero della Marina Mercantile e per ben definire il percorso professionale degli Allievi è un traguardo ben arduo, quasi impossibile da raggiungere. Ciò nonostante assicuro l'amico Granieri che continuerò a lottare come ho sempre lottato.

Inoltre, caro Decio, vorrei far notare a tutti del DL News ed ai suoi lettori le tante incongruenze, le innumerevoli disfunzioni denunciate dal Cap. Rudy Toninato del Delta Tour Navigazione Turistica @Crociere Fluviali in merito alla navigazione interna, i cui problemi vengono molto spesso ignorati dal Governo Centrale, ed in particolare dal Ministero dei Trasporti. A costo di essere ripetitivo, ci si augura ancora una volta che per la risoluzione dei problemi della navigazione “off.shore” e dei problemi di quella interna, il Ministero dei Trasporti, in assenza di quello della Marina Mercantile, intervenga fattivamente per sanare ciò che non va. Cito ad esempio: i lavori per la realizzazione del canale navigabile Venezia – Interporto di Padova sono fermi bel dal 1975!! Si ritiene che, forse in nome dell'intera navigazione:” off-shore” ed interna, si otterrebbero maggiori e migliori risultati, ma va tenuto conto che si lotta contro forti poteri economici internazionali, contro lobbies potentissime. E' un mio parere, giusto o sbagliato che sia.

Ugo Doderò

I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

Piotr Kuzmich Kozlov - Esploratore e viaggiatore Russo-Sovietico

Piotr Kozlov, nato a Dukhovshchina il 3 Ottobre 1863 e morto a Peterhof il 26 Settembre 1935, fu un esploratore e viaggiatore Russo-Sovietico che continuò gli studi di Nikolai Przhevalsky sulla Mongolia e sul Tibet. Sebbene la sua famiglia lo avesse destinato alla carriera militare, Kozlov scelse, al contrario, di unirsi alla spedizione di Nikolai, ma dopo la morte del suo consigliere e guida, Kozlov continuò a viaggiare in Asia con i successori di Nikolai ovvero Pevtsov e Roborovsky. Nel 1895 successe a Roborovsky, quale Comandante Generale della spedizione, in quanto lo stesso era malato. Dal 1899 al 1901, Kozlov esplorò, e più tardi descrisse in un libro, il corso superiore dei fiumi Yellow River, Mekong e Yangtze e per quest'opera ricevette nel 1902 la Medaglia di Costantino. Durante la prima decade del ventesimo secolo, Kozlov rivaleggiò con Sven Hedin e Aurel Stein quali primi ricercatori ed esploratori dello Xinjiang, ma, sebbene fosse in buoni rapporti con Hedin ed altri esploratori stranieri, il Governo Britannico, rappresentato da George Mac Hartney, sorvegliò i suoi movimenti nell'Asia centrale. Nel 1905 Kozlov fece visita al Dalai Lama in Urga. Durante la spedizione del 1907-1909 Kozlov esplorò il deserto del Gobi e scoprì le rovine di Khara-Khoto e della città di Tangut distrutta dai Ming cinesi nel 1372. Ricuperò inoltre non meno di 2.000 libri in lingua Talbut, e descrisse nel 1923 le sue scoperte in un libro intitolato "Mongolia e Amdo e la città morta di Khara-Khoto". Nel 1911 Kozlov fu insignito di una medaglia d'oro della Reale Società Geografica in segno di riconoscimento per le sue esplorazioni. Nella sua ultima esplorazione in Mongolia e Tibet scoprì un gran numero di tombe reali in Nonin Ula, e dopo aver portato con sé a Leningrado (San Pietroburgo) vecchi e meravigliosi tessuti Bactrian, Kozlov si ritirò da attività scientifiche e si stabilì in un villaggio vicino a Novgorod. Kozlov sposò Elizabeth V. Kozlova di 29 anni che lo accompagnò nel viaggio finale dell'esplorazione come ornitologa, e che pubblicò relazioni sulla fauna avicola dell'Asia centrale,

Ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

da "GALATEO OVERO DE' COSTUMI" di Mons. Giovanni Della Casa 1551

Lezione di portamento...

"...Non dee l'uomo nobile correre per via, nè troppo affrettarsi, chè ciò conviene a palafreniere e non a gentiluomo, senza che l'uomo s'affanna, suda ed ansa: le quali cose sono disdicevoli a così fatte persone. Nè perciò si dee andare sì lento nè sì contegnoso, come femina

o come sposa; ed in camminando troppo dimenarsi disconviene. Nè le mani si vogliono tenere spenzolate, nè scagliare le braccia, nè gittarle, sì che paia che l'uom semini le biade nel campo. Nè affissare gli occhi altrui, come se egli vi avesse alcuna maraviglia. Sono alcuni che andando levano il piè tanto alto come cavallo che abbia lo spavento, e pare che tirino la gambe fuori d'uno staio : altri percuote il piede in terra sì forte che poco maggiore è il romore delle carra (carri); tale gitta l'uno de' piè in fuori, e tale brandisce (dimena) la gamba; chi si inchina ad ogni passo a tirar sù le calze, e chi scuote le groppe (I lati b) e pavoneggiarsi: le qua cose spiacciono, non come molto, ma come poco avenenti" ...

FINE