

31 DL NEWS 2018 VOL XI

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 8 settembre 2018

Venticinque pagine di comunicazione da parte dei nostri collaboratori , dalla tragedia del Ponte Morandi con varie proposte e testimonianze alle sorprendenti exploit di Tobia Costagliola “ dentro il mare “ e di Ferruccio Repetti che racconta quando si trovò dentro una tempesta perfetta in Oceano.

DL News è anche su Facebook, con testi e foto, curato dal Dott. Stefano Briata cliccando questo link: <https://www.facebook.com/dlnews2008/>

Dai nodi marinari all'arte sacra, cultura spirituale di Decio Lucano

Ho ricevuto in via digitale dal comandante Francesco Curreli l'immagine del suo ultimo (non ancora finito) lavoro , un Cristo delle confraternite , realizzato attraverso una sapiente trama di nodi marinari applicati all'arte sacra in formato 40X70, che si aggiunge a diverse opere di questo genere (assunto a livello di pitture di mare e navi) che questo illustre collega ha creato negli ultimi anni .

Francesco non ha molti santi in terra, ha passato brutti momenti , ora è più sereno, l'orizzonte si è schiarito. Gli facciamo tanti auguri.

Permettetemi solo un breve passo che voglio riportare e che è il nostro mantra da sempre, da quando facciamo comunicazione, talvolta senza speranza.

Sabino Cassese sul Corsera il 27 agosto ha commentato l'analisi nel nostro Paese sul rapporto pubblico/privato , il primo liberismo, la presenza dello Stato in tutti i settori , in conclusione una Italia che non decide immersa nella burocrazia da 150 anni.

Dal 20 al 25 settembre Salone Nautico di Genova

PROGETTARE COMFORT A BORDO

I più recenti studi sulla vibro-acustica e il loro contributo alla progettazione ed alla realizzazione dei mega-yacht per il miglioramento dell'esperienza di navigazione

Il seminario è organizzato da ATENA Lombardia e dall'Ordine degli Ingegneri di Genova, in collaborazione con ATENA Liguria-Piemonte ed UCINA.

Lunedì 24 settembre, ore 14.30 Sala convegni pad. B – Salone Nautico di Genova

14.30 Iscrizione partecipanti 14.45 Apertura lavori

La partecipazione al seminario è gratuita; è tuttavia necessaria l'iscrizione inviando un'e-mail all'indirizzo atena.lombardia@gmail.com.

NEWS DAL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE (SEN) E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE GNL

Con molto piacere vi invito all'incontro organizzato dal nostro Consigliere – Tesoriere, ing. Bruno Dionisi, con la gradita collaborazione di Wärtsilä Italia, sul tema:

Strategia energetica nazionale (sen) e sviluppo delle infrastrutture gnl

Le più moderne strategie riguardanti l'utilizzo energetico coniugate ad una sempre più forte tendenza di protezione ambientale stanno imponendo di trovare in periodi di tempo piuttosto brevi soluzioni che permettano da un lato maggiori efficienze e, dall'altro, adeguate forme di tutela dell'ambiente; il tutto nel rispetto non solo delle imposizioni normative, che si stanno concretizzando con connotati sempre più attenti ed impositivi, ma anche delle imprescindibili esigenze degli operatori del settore marittimo. In questa ottica, certamente ben si innesta il tema della creazione organizzata delle infrastrutture GNL che, come è ben noto, costituiscono uno dei nodi focali per la realizzazione di un piano strategico di sviluppo a cui il mondo dello shipping non può sottrarsi.

La serata conviviale si terrà mercoledì' 12 settembre 2018

Ospiti relatori:

- Dott. Marco Golinelli, Director della Wärtsilä Italia Energy Solutions

- Ing. Pierpaolo Vinciguerra, ECOS - Livorno

- Capitaneria di Porto di Genova

- Ing. Giuseppe Guida, Tractebel/Engie

Presentatore e moderatore l'Ing. Bruno Donisi, Tesoriere del Propeller Club Port of Genoa.

La serata si svolgerà presso il Ristorante “Al Settimo Cielo” (Grand Hotel Savoia, Via Arsenale di Terra, 5) ed avrà il seguente svolgimento:

Ore 19,15/19,45 Incontro partecipanti, registrazione, aperitivo

Ore 19,45/20,45 Cena Ore 20,45/21.00 Introduzione alla serata

Ore 21,00/23,00 Relazioni, interventi ed eventuale dibattito

I lavori della serata saranno anticipati da un ricordo del nostro indimenticabile Mariano Maresca, recentemente scomparso; per l'occasione sarà presente il Presidente del Propeller Nazionale, Umberto Masucci.

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria Propeller Genoa entro le ore 15,00 di martedì 11 settembre 2018 – propellergenoa@propellerclubs.it – tel. 010591793.

Giorgia Boi _ Presidente

Prospettive e sfide dell'economia del mare

Il 18 ottobre si svolgerà all'auditorium dell'Acquario di Genova dalle 9 alle 13 la seconda edizione del Convegno Tecnico SIAT dal titolo : “ Prospettive e sfide dell'economia del mare: quale ruolo per Genova e la Liguria “. Per partecipare all'evento contact: convegnotecnico@siatass.com; www.siat-assicurazioni.it

ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE

AVVISO PER LE SELEZIONI AI CORSI PER ALLIEVI UFFICIALI

GENOVA . L'Accademia italiana della Marina mercantile, ITS con sede a Genova, ha pubblicato l'Avviso per partecipare alle selezioni per l'ammissione ai nuovi corsi per Allievi Ufficiali di Coperta e di Macchina: in totale 120 giovani potranno accedere ai corsi per Tecnico Superiore per la Mobilità delle Persone e delle Merci. Il percorso formativo gratuito, della durata di 30 mesi, sarà articolato in moduli a terra e a bordo, garantendo i 12 mesi obbligatori di imbarco e portando all'acquisizione di tutti i certificati necessari (Mams, Radar e ARPA, Ecdis, ecc.) a sostenere l'esame professionale (il cosiddetto "patentino"). Al termine del percorso formativo gli Allievi potranno sostenere in un'unica soluzione sia l'esame per ottenere il diploma di Tecnico superiore (che a livello europeo viene equiparato a un diploma universitario EQF6), sia l'esame per l'abilitazione professionale a Ufficiale (di Navigazione o di Macchina a seconda della scelta); infatti le due prove sono state unificate da gennaio 2018. Il termine massimo per presentare l'iscrizione alla selezione presso l'Accademia è previsto entro il 26 settembre per gli Allievi di Macchina e il 19 Ottobre per gli Allievi di Coperta.

Per la Macchina sono previste 3 edizioni dei corsi, riservate a 67 giovani; così per la Coperta, dove sono previsti in totale 63 Allievi. Questi numeri sono il frutto di accordi con le Compagnie partners, che assicurano a tutti gli Allievi gli imbarchi necessari durante il loro percorso formativo.

Tra i requisiti minimi richiesti: cittadinanza UE, età massima 26 anni, iscrizione alla Gente di Mare, 1^a categoria.

L'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova è il primo ITS italiano e, dal 2005 (anno della sua fondazione), ha diplomato circa un migliaio di giovani Ufficiali, sia di Coperta che di Macchina; la percentuale di occupazione raggiunge la quasi totalità dei ragazzi che hanno portato a termine i corsi.

La maggioranza degli ufficiali diplomati presso l'Accademia imbarca su Costa Crociere, unica compagnia di crociere di livello mondiale battente bandiera italiana, la quale assume ufficiali italiani esclusivamente formati in Accademia.

La affiancano altre compagnie di prestigio, che hanno contribuito alla fondazione di Accademia e che continuano ad appoggiarla, tra cui Grandi Navi Veloci, Messina e Corsica Ferries.

Dal 2005, anno di fondazione dell'Accademia a Genova, sono sorti altri ITS che operano nel settore marittimo, ma la scuola sotto la Lanterna rimane la più prestigiosa, sia per importanza e dimensione (come dimostrano gli alti numeri dei ragazzi che ha formato e il numero delle Aziende partners), sia per l'ampiezza e diversificazione della sua offerta formativa. In questi anni l'Accademia ha esteso la propria attività alla formazione di figure professionali altamente specializzate che operano nel settore della ristorazione, dell'accoglienza e dell'intrattenimento a bordo, sia di navi da crociera che di traghetti. Infatti, sempre in collaborazione con primarie compagnie di navigazione, sono state aperte le sedi distaccate di Accademia: una ad Arenzano presso Villa Figoli-De Geneys, dove sorge l'Accademia Ospitalità Italiana Crociere (insieme a Costa), l'altra a Lavagna presso Villa Grimaldi Spinola, dove sorge l'Accademia Turismo del Mare (insieme a MSC Crociere e Grandi Navi Veloci).

Nei prossimi mesi saranno pubblicati gli avvisi anche per altri percorsi ITS destinati a tale settore, tra cui Tecnico Multimediale di bordo (II edizione) e Commissario di bordo (I edizione); inoltre, partirà la seconda edizione del corso di Trasporti e Logistica (la prima si è appena chiusa lo scorso Luglio con 24 diplomati, di cui la maggior parte ha già ottenuto un contratto di lavoro) e sarà pubblicato infine un avviso di selezione per un nuovo percorso ITS - settore ferroviario, in collaborazione con FuoriMuro e InRail, importanti Aziende che operano nel nostro territorio.

Per ulteriori informazioni www.accademiamarinamercantile.it

○*○*○*○*○*○*○*○

LA CADUTA DEGLI DEI

Dibattito sul crollo e le soluzioni del Ponte Morandi

I PONTI CON L'ANIMA, I CORSI A CATINELLE E LE MACCHINE PENSANTI

di Anna Bartiromo

PIANO DI SORRENTO

Nonostante l'impegno che pur si evince in noi tutti nello scrivere e nel comunicare, tra le righe, traspare ancora, inequivocabile , quella tristezza che ci ha profondamente coinvolti per quanto recentemente accaduto. mutata ora in intima malinconia. Ed è tuttora Lui, - il vecchio, caro ponte, a farla da protagonista , rivivendo prepotentemente nelle righe e nel cuore di Francesco Pittaluga, (e non solo), in un ricordo struggente e appassionato che mette in risalto l'amore profondo dei Genovesi per esso. Ma egli va oltre, sostenendo che - anche le Cose hanno un'anima- il che anch'io condivido e trovo molto vero. Infatti, aggiungerei, sono parte di noi, della nostra Storia, del nostro vissuto, del nostro quotidiano, delle fatiche, di quello che inventiamo e costruiamo; ne consegue perciò, a mio avviso, che tutto ciò che distruggiamo, per incuria o superficialità, si porti via una parte di noi, fatta di quei tanti piccoli "tasselli" che, nel tempo, definiscono la Memoria di un Popolo, il suo evolversi sul Pianeta e la sua collocazione nell'Universo. D'altra parte per me anche gli alberi, le piante, i fiori hanno una memoria, una sorta di - memoria- vegetale, che consente loro di riprodursi, nascere, crescere e morire, il che mi induce a pensare che ci sia un'"orologio guida" che lo realizzi. Chissà, magari un giorno mi daranno ragione!

CORSI A CATINELLE PER MARITTIMI E MACCHINE PENSANTI

A proposito poi dei "corsi" letteralmente piovuti addosso ai poveri Marittimi (alcuni, ahimè, poveri anche di tasca, devo dire, perciò tuttora in attesa di un indulto), non mi spiego perchè, se gli stessi, fatti e superati in Inghilterra, non hanno alcun valore qui. Eh, certo, siamo davvero incomprensibilmente complicati... a meno che non sia per non evidenziare quanto i nostri (corsi intendo) siano forse da meno (?) di quelli fatti sull'Isola o viceversa - e qui scatterebbe una grande forma di solidale empatia esterofila.

Quanto allo 'scontro' con i tecno-umani- paventato dal nostro carissimo DL, devo dire che siamo molto vicini al peggio. Quando avremo davvero 'MACCHINE PENSANTI' come anche Robot pensanti cui sarà stato inserito un microcip nel cervello meccanico, una memoria artificiale ed un inside molto simile al nostro, neanche i cloni faranno più paura perchè L.O.R.O. saranno peggio. Nel momento che prenderanno coscienza di tale vantaggio, dovremo stare molto attenti a che non ci facciano loro schiavi. Può sembrare fantascienza ma ci stiamo dentro fino al collo... La domanda- è come faranno a riprodursi?.Ma questo sarà l'argomento di un mio eventuale altro libro. Arrivederci a presto, speriamo, un po' più sereni.

Anna Bartiromo

14 agosto 2018, una data impossibile da dimenticare di Stefano Briata

La data del 14 agosto 2018 per noi genovesi e liguri è impossibile da dimenticare, perché dopo alluvioni, il G8, ci mancava il crollo di parte del ponte Morandi della A10 Genova-Ventimiglia, una strage per altro evitabile se si fossero prese in tempo delle misure, ma andiamo con ordine.

Quella mattina del 14 agosto era piovosa, e io non avevo programmato nulla per quel motivo, quindi sono rimasto a casa; 15 minuti dopo il disastro ho appreso la notizia da un mio caro ex collega ed amico consigliere comunale di Genova, che mi ha inviato la foto tramite whatsapp raffigurante il ponte troncato. Quando l'ho vista non volevo crederci, allora ho guardato su internet le ultime ore, e purtroppo era vero, e così ho acceso la TV, e il mio cuore si è enormemente stretto per la tristezza.

Inoltre mi sono venuti i brividi pensando che tale ponte l'ho percorso tante volte, l'ultima volta il 9 agosto, cinque giorni prima della tragedia. In effetti, avendo poca fiducia sulla resistenza della struttura, alla notte, quando ero a Ponente, invece di uscire a Genova Nervi, uscivo all'Aeroporto e proseguivo il percorso cittadino.

Ma cosa è successo quella mattina? Si sono fatte varie ipotesi, ma queste lasciamole fare ai periti nominati dal tribunale che conduce l'inchiesta del crollo. Si è parlato di fulmine, di attentato e di altro. In realtà all'attentato ci

avevo pensato anch'io, ma se lo fosse stato lo avrebbero detto. Il ponte è semplicemente crollato perché ormai era logoro.

L'ipotesi del fulmine non è per nulla credibile, sennò tutte le strutture in cemento armato crollerebbero. Sull'attentato, ipotesi fatta dalla TV tedesca ARD-ZDF e da Ferruccio Sansa, figlio dell'ex sindaco di Genova Adriano, tramite articolo scritto sul Fatto Quotidiano, la trovo molto assurda e per di più strumentale a livello politico. Invece il viadotto è crollato perché logoro, come ho detto.

Il viadotto Polcevera (suo nome originario), poi ponte Morandi, è stato costruito tra il 1964 e il 1967 anno dell'inaugurazione con il presidente Saragat, e di conseguenza aperto al traffico automobilistico. Tuttavia, sin dai primi anni della sua esistenza, questo ponte ha mostrato segni di deterioramento dovuto al sale marino e ai fumi delle industrie presenti nell'area, come aveva già detto l'ing. Morandi in un suo rapporto inviato al Ministero dei Lavori Pubblici ed Autostrade nel 1981.

Alla fine degli anni '80 o inizio '90, non ricordo bene la data, erano iniziati i lavori di restauro e di messa in sicurezza del ponte; proprio in quel periodo avevano vietato il transito ai camion, per cui furono costretti a percorrere la strada del Papa (che si trova all'interno dello stabilimento siderurgico ILVA), perché avevano ristretto le carreggiate. Hanno fatto lavori di messa in sicurezza installando anche le famose imbragature alle bretelle di sostegno del pilone più a Levante, e a quello che è crollato. Da quel momento, fino alla sua chiusura definitiva, il ponte veniva sottoposto a lavori di manutenzione straordinaria che comportavano anche la chiusura notturna di quel tratto. Ad un certo punto, nell'estate del 2016, avevo notato che il ponte stava marcendo in fretta e mi sono detto "speriamo bene".

Il ponte è crollato in pochi secondi come si vede dalle immagini delle telecamere di AMIU (Azienda raccolta rifiuti urbani) dell'isola ecologica sottostante il pilone crollato, diffuse dalla Guardia di Finanza. Il pilone praticamente si è afflosciato su se stesso facendo crollare le bretelle e le solette, ed è sopravvissuta la base del pilone stesso. 43 morti, non dimentichiamocelo.

Sulla tragedia di Ponte Morandi le responsabilità politiche, morali ed economiche di governi passati, compresi i ministeri competenti e della Società Autostrade sono notevoli e partono da lontano negli anni.

Cerchiamo di spiegare in sintesi. Nel 1990 dovevano iniziare i lavori della gronda di ponente, allora chiamata Bretella, i cui progetti li avevo visti in occasione di Riabitat, la fiera dell'edilizia, scomparsa da anni, che si svolgeva in primavera alla Fiera del Mare. Poi in quel periodo i cosiddetti comitati, guidati per la maggior parte dalla sinistra politica e sindacale, avevano fatto ricorso al TAR, vincendolo, bloccando di fatto l'avvio dei lavori, e la politica si piegò senza battere ciglio, poi sopraggiunse Tangentopoli. Il discorso riprende nel 2000 quando Sandro Biasotti diventa presidente della Regione Liguria che lancia il progetto, i cui lavori potevano già iniziare nel 2005, ma Marta Vincenzi (presidente della Provincia di Genova) e Giuseppe Pericu (sindaco di Genova) hanno fatto orecchie da mercante, la cui vicenda si concluse con un nulla di

fatto. Il discorso è ripreso intorno al 2015 in modo serio grazie all'attuale governatore della Liguria Giovanni Toti: i lavori dovrebbero iniziare nel 2019. Come avevo detto sopra, le responsabilità dei precedenti governi ed amministratori locali che hanno rinviato e si sono opposti alla gronda e alla criticità del viadotto crollato ci stanno tutte, comprese quelle della Società Autostrade.

Se nel 2005 avessero iniziato i lavori della gronda, a quest'ora forse sarebbe già aperta al traffico automobilistico, e nel frattempo il ponte crollato sarebbe stato chiuso, demolito e rifatto, perché era tutto previsto, ma la tragedia ha cambiato tutte le carte in tavola.

A distanza di due settimane dalla tragedia vedo polemiche e chiacchiere inutili, ma sono convinto che Toti e Bucci (rispettivamente governatore della Liguria e sindaco di Genova) avranno un ruolo molto importante e decisivo per tanti motivi, che qui non sto a raccontare dato che conosco di persona alcuni dei protagonisti politici.

Tre conclusioni.

Mentre scrivo questo articolo, mi giunge da Telenord (emittente tv genovese) che Antonino Saggio, architetto e urbanista che insegna Progettazione Architettonica e Urbana all'Università La Sapienza di Roma, ha avviato una petizione, con già 650 firme, contro la demolizione del ponte con la seguente motivazione: "Vista la tecnica costruttiva modulare del viadotto la parte rimanente non è stata lesionata dal crollo di un pilone, inoltre esistono tecniche del tutto ragionevoli illustrate al massimo livello, che indicano la completa plausibilità del recupero" (link della notizia: <https://telenord.it/ponte-morandi-spunta-la-petizione-contro-la-demolizione/>). Su questa assurda petizione evito ogni commento.

Renzo Piano, un vero architetto come giustamente lui si definisce, e non archistar come sostengono i giornalisti, si è offerto gratuitamente nel progettare il ponte, la cui bozza si presenta molto interessante, con piloni a forma di prua, illuminato da 43 lampioni per non dimenticare le vittime e come monito futuro, senza la presenza di stralli di sostegno come va di moda oggi.

La mattina del 29 agosto, presso la Cappella di San Rocco di Nervi si è celebrata la solennità della Madonna della Guardia. Questa cappella è stata la prima in cui si è celebrata la messa al di fuori del Santuario situato sul Monte Figogna, in Alta Val Polcevera. La messa è stata celebrata dal parroco della chiesa plebana di San Siro di Nervi, in ricordo della tragedia di Ponte Morandi. Proprio durante l'omelia ha ricordato le vittime, gli sfollati e tutti quanti che si sono adoperati, e si stanno adoperando, per alleviare dolore e sofferenze. Ha ricordato che tragedie di questo tipo non devono accadere e chi ha sbagliato deve pagare... Infine ha invitato noi genovesi e liguri a non perdere la speranza e reagire in modo che la nostra città e la nostra regione reggano l'urto e vadano avanti crescendo nella fede, nella speranza e nella vigilanza.

Stefano Briata

Abbatere i tempi della burocrazia . Stefano Messina : “Non abbassare la guardia. Davanti a tutti Genova è e deve essere un'emergenza nazionale”

Immediata apertura presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un tavolo interministeriale dotato di poteri straordinari in grado di bypassare le normative vigenti e rendere immediatamente appaltabili i lavori infrastrutturali, in primis il Ponte Morandi.

Assarmatori, per voce del suo presidente Stefano Messina, scende in campo sul rischio Genova lanciando una proposta articolata di intervento che si basa sul varo di norme di emergenza ma che prevede anche misure specifiche per l'autotrasporto, un potenziamento del personale delle istituzioni pubbliche operanti in porto e un utilizzo dell'area ex Ilva come polmone delle attività portuali.

“Deve essere chiaro a tutti - afferma Stefano Messina - che, se Genova va in crisi, è l'intero sistema Paese a pagarne le conseguenze in termini di competitività del sistema economico nazionale, costi dei prodotti, perdita di efficienza e di gettito fiscale. Per questo chiediamo e auspichiamo un quadro normativo che consenta di abbattere i tempi della burocrazia. Uno stato di emergenza come questo si affronta con metodi di emergenza. Il Governo e il Paese non si possono permettere il lusso di attendere”.

Genova, 04 settembre 2018

LE PROPOSTE DEL CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI , PRIORITA' QUANTO MAI NECESSARIE

È attraverso una lettera al presidente del Consiglio, prof. Giuseppe Conte, che il CNI (Consiglio Nazionale degli Ingegneri) ribadisce le priorità quanto mai necessarie, circa la manutenzione e il monitoraggio delle infrastrutture dopo il crollo del ponte Morandi a Genova.

“I numeri delle infrastrutture lineari di trasporto, relativamente alle reti autostradali, sono molto importanti, con 1.608 ponti e viadotti per una lunghezza di 1.013 km, su un totale di circa 6.000 km di rete. Rappresentano tuttavia solo una parte dei circa 61.000 ponti e viadotti lungo i 255.000 km totali che compongono la rete autostradale italiana fatta da autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali per una lunghezza complessiva di 38.000 km.

Dati molto importanti, segnale delle problematiche poste dalla complessità dell'orografia del nostro Paese, che impongono di rendere organiche e sistematiche le proposte già avanzate da più soggetti sul tema della manutenzione“.

Cordoglio per le 43 vittime e per una città messa in ginocchio, ma questo seppur cinicamente deve essere un insegnamento a cambiare il metodo di approccio circa le infrastrutture esistenti e quelle che saranno realizzate.

Elaborazione di un Piano nazionale di conoscenza dello stato di sicurezza delle opere d'arte infrastrutturali (ponti, viadotti, gallerie, opere di sostegno etc.), con un'anagrafe delle opere d'arte importanti, basata su dati messi obbligatoriamente a disposizione dagli enti proprietari o concessionari.

Su questa base di conoscenza, che dovrà essere pubblica e trasparente, sarà possibile programmare un piano complessivo degli interventi, a carico degli enti proprietari/gestori, la cui verifica, magari attraverso una Struttura di missione dedicata, dovrà rimanere in capo allo Stato che avrà il compito di raccordare i ministeri competenti e gli altri enti coinvolti.

Indirizzi per interventi di rifacimento delle infrastrutture

Si propone la scrittura di un protocollo tra il mondo scientifico, quello tecnicoprofessionale e quello tecnico-amministrativo che definisca linee guida di riferimento in proposito, da consegnare al Governo per la sua attuazione.

Semplificazione delle procedure

In relazione agli interventi di manutenzione, data l'urgenza, definire procedure semplificate sia per l'affidamento dei servizi che delle forniture e dei lavori, puntando su conoscenze, competenze, tecnologie.

Piano nazionale delle infrastrutture

Dare avvio ad un progetto generale delle infrastrutture in Italia, che rilanci fortemente l'economia e contribuisca a superare il gap con il resto d'Europa e tra le diverse aree del Paese (con particolare riferimento al nostro Mezzogiorno) diventando priorità nazionale. Evidentemente da rivedere è anche la gestione ed il controllo sull'attività svolta dalle Società concessionarie, con particolare riferimento agli investimenti in manutenzione e ammodernamento delle tratte affidate.

Competenze tecniche della P.A.

È evidente che occorre colmare la gravissima carenza di tecnici, in particolare ingegneri, nella pubblica amministrazione, negli organi di pianificazione e controllo, e, spesso, anche nei soggetti concessionari; senza un adeguato numero di tecnici e di ingegneri che rafforzino gli organici delle pubbliche amministrazioni e delle Società concessionarie, qualunque intervento

normativo e amministrativo, pur meritorio ed ‘ispirato’, rischia di restare, ancora una volta, inattuabile.

Da *Ingegneri.info* (Sara Frumento) 31 agosto

ALBERTO BANCHERO , PRESIDENTE ASSAGENTI

Paralisi del traffico, carenza di mezzi, due porti separati

Una delle problematiche messe in evidenza dall’autotrasporto a seguito del crollo del viadotto Morandi, riguarda gli spostamenti sull’asse Est-Ovest dei camion che devono scaricare e caricare container vuoti nei depositi interni e nei terminal portuali. Un tema che riguarda almeno 1200 vetture al giorno, secondo i dati riportati dalle associazioni datoriali dell’autotrasporto.

Le prime misure concordate, sulle quali le agenzie rappresentanti le compagnie di navigazione si sono impegnate, riguardano la ripartizione del parco vuoti sui due principali bacini, in modo da permettere lo scarico e il ricarico sullo stesso asse verticale (A26 per Voltri-Pra’ e A7 per Sampierdarena); il bilanciamento import-export su Genova; la ricognizione e l’individuazione delle aree da adibire a deposito in ciascuno dei due bacini, in base alla effettiva necessità di spazi; la richiesta congiunta insieme alle associazioni dell’autotrasporto di estendere gli orari dei terminal e dei depositi dalle 4 alle 22, previo nulla osta da parte dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar ligure Occidentale.

«Il rischio più grande che potrebbe verificarsi insieme alla paralisi del traffico – dichiara Alberto Banchemo, presidente Assagenti - riguarda la carenza di mezzi per trasportare la merce, che al momento devono sopperire anche all’interruzione dei traffici ferroviari diretti al bacino di Sampierdarena, stimati in circa 2300 contenitori a settimana, e devono affrontare percorsi chilometrici più ampi». Insieme alle misure di tipo logistico si lavorerà nei prossimi giorni per ridurre sensibilmente i tempi di attesa a causa di inefficienze funzionali e documentali, per permettere alle vetture di concludere i viaggi nel minor tempo possibile.

«Dobbiamo lavorare come se avessimo due porti separati, Sampierdarena e Voltri-Pra’ – spiega Banchemo – le nostre aziende stanno facendo un grande sforzo di riorganizzazione logistica in questi giorni per trovare un nuovo modus operandi. Ogni cambiamento repentino porta con sé problematiche, che vengono alla luce ora dopo ora e a cui vengono trovate soluzioni in continuo divenire. Gli operatori stanno lavorando al massimo delle proprie capacità per ridurre anche la minima inefficienza del sistema, attività che in queste ore è diventata prioritaria. Ci aspettiamo che ognuno faccia la sua parte, compresi gli organi di governo, dai quali aspettiamo concretezza da almeno due settimane e da cui,

invece, stiamo ricevendo solo silenzi sui provvedimenti urgenti, intollerabili a fronte di quello che stiamo subendo».

Per quanto riguarda altre tipologie di merce, uno dei traffici più a rischio sono i carichi speciali, cosiddetti project cargo: «Una tipologia di merce – dice Banchemo – che per dimensioni di carico transitava dalla A26 per raggiungere il bacino di Sampierdarena ed essere imbarcata. È difficile che alle condizioni di viabilità attuali possa essere mantenuto, l'A7 è sicuramente un tratto di difficile percorrenza per i mezzi preposti al trasporto. La problematica è stata portata alla luce da alcune delle nostre associate e la affronteremo a stretto giro sui tavoli competenti».

La logistica dei contenitori vuoti

La logistica dei contenitori vuoti è una delle componenti fondamentali dei flussi di traffico sia in import sia in export, dalla cui gestione efficiente dipende il loro incremento. Inoltre, è uno dei punti centrali dell'impatto delle attività portuali sulla città.

Il “ciclo” dei contenitori vuoti prevede che il carico che sbarca in porto venga affidato a un trasportatore che lo porta a destinazione, lì il contenitore viene svuotato e successivamente trasportato in deposito a Genova. Al momento della prenotazione del carico in esportazione, lo stesso contenitore viene prelevato dal deposito dal trasportatore che lo porta prima a riempimento e successivamente in porto per essere imbarcato.

Il numero di container vuoti presenti sul territorio a disposizione di ciascuna Compagnia marittima è quindi frutto di previsioni delle agenzie marittime sui flussi import ed export e varia sensibilmente quando i traffici si sbilanciano verso una o l'altra voce. Si parla di saldo negativo quando l'export è maggiore dell'import e si ha necessità di avere sul territorio uno stock maggiore di vuoti da portare al carico, si parla di saldo positivo quando l'import è maggiore dell'export e si ha necessità di “evacuare”, quindi di spedire via nave, i container vuoti verso altri porti.

Generalmente, dopo agosto e dopo il periodo natalizio, il saldo è molto positivo, a causa del rallentamento export dovuto alla chiusura delle industrie.

Lo stock tecnico di ogni compagnia sul territorio (situato nei depositi o terminal portuali) è doppio rispetto ai volumi di traffico export, questo perché il container impiegato in importazione può essere riutilizzato dopo circa dieci giorni, a conclusione del ciclo logistico e documentale.

Secondo i dati raccolti da Assagenti, sono circa 25 mila in media, i container vuoti stoccati sul territorio genovese.

HO ELABORATO UNA MIA PERSONALE IDEA PER REALIZZARE IL NUOVO COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE

di Ing. Cap. Flavio Scopinich

A seguito dei tristi eventi, da buon Genovese che ama la propria città, ho elaborato una mia personale idea su come si potrebbe realizzare il nuovo collegamento autostradale sopra il Torrente Polcevera; una idea decisamente inusuale, non convenzionale e forse anche “bislacca”.

La mia proposta è quella di costruire una struttura continua che attraversa il Polcevera da riva a riva, avente una sezione trasversale grande (molto grande), di forma piramidale; la struttura, poggerebbe su numerose arcate grandi sotto le quali scorrerebbe il torrente (bisogna pur dare spazio al POLCEVERA quando è in piena).

Data la conformazione a piramide della sezione trasversale della struttura, le arcate sarebbero molto lunghe nella direzione Nord-Sud della corrente, e poggerebbero su una grande superficie, riducendo di molto, la pressione specifica sul terreno dovuta al peso della struttura, evitando di conseguenza fenomeni di cedimento da parte del terreno nel fiume, dovute al peso del complesso a multi-piani

Sopra il basamento principale sorretto dalle arcate, a circa 20 metri dal torrente, si potrebbe realizzare una zona commerciale a più piani, dove negozi, ristoranti ed altro, troverebbero la loro giusta collocazione, assieme a Teatri Palestre e posteggi.

Tra il centro commerciale e l'ultimo piano dove dovrebbe collocarsi l'autostrada, bisognerebbe ricavare degli appartamenti da adibire ad uffici ed abitazioni (bisogna pur compensare quelli delle case di via W.FILLAK e Via PORRO).

Sui due lati (NORD e SUD) della struttura piramidale a gradoni, si potrebbe ospitare e realizzare dei giardini pensili; in dettaglio, nei giardini pensili della parete a sud, bisognerebbe erigere dei gazebo aventi come copertura dei pannelli

solari (sia fotovoltaici che termoconvettori) per produrre parte della corrente elettrica necessaria e l'acqua calda per i servizi igienici.

Sopra la sezione abitativa (all'ultimo piano), ci sarebbero le carreggiate carrabili, del collegamento autostradale, una soletta larga abbastanza da ospitare non meno di 8 carreggiate (4 in direzione EST, 4 in direzione OVEST; 2 per la A7 ed A12 e 2 per il casello Genova OVEST, questo per tenere conto del traffico futuro basandosi su quello attuale che aveva dimostrato con le infinite code sul ponte, l'assoluta inadeguatezza delle attuali 2 corsie per senso di marcia.

Volendo, sopra l'autostrada si potrebbe fare un ulteriore ultimo piano con giardini pensili comuni in piano, per far vivere e respirare la collettività, piano che se in un ulteriore futuro potrebbe ospitare una ulteriore sezione di autostrada nel caso che le 8 corsie si rivelassero ulteriormente insufficienti.

Una collina artificiale

Questo ovviamente, non sarebbe più un ponte, ma una collina artificiale che farebbe da Trait d'Union fra le due sponde della valle del Polcevera.

Ho pensato una particolare "cura" per l'alveolo fluviale; dove si potrebbe realizzare a valle della struttura piramidale, una diga alta non più di 3-4 metri, a forma di parabola allungata e rovesciata, con il vertice della parabola a monte e le intersezioni della parabola con le sponde del torrente a valle.(vedi schizzo in pianta).

Con questo sistema, si riesce ad avere uno scolmatore d'acqua molto lungo (praticamente 6-8 volte la larghezza attuale del torrente, e quindi capace di mantenere il livello dell'acqua costante anche se soggetto a grandi variazioni di portata di acqua da parte del torrente, tipico dei corsi d'acqua a regime torrentizio.

Scopo di questa diga sarebbe quello di "allagare" l'alveo del torrente Polcevera a monte della diga, con un grande specchio d'acqua da sponda a sponda, formando un tranquillo laghetto che avrebbe il vantaggio (data la notevole larghezza dell'alveolo), di avere in condizioni normali, una velocità della corrente del fiume molto bassa, e per questo bassissimi valori di corrosione delle fondamenta delle arcate del ponte, dovute all'abrasione dell'acqua. Ovvio che il laghetto così realizzato, aggiungerebbe una ulteriore attrattiva alla "collina artificiale" che si venisse a creare.

La struttura a piani, consentirebbe (una volta fatta l'ossatura principale e realizzata la sede autostradale), di accelerare l'apertura del collegamento tra le due sponde del Polcevera, ed in un secondo tempo con calma pensare a riempire (con calma e giudizio), gli altri piani destinati: agli appartamenti, uffici e centro commerciale.

La vendita di alcuni spazi, potrebbe finanziare il ponte, mentre l'affitto di altri potrebbe coprire parzialmente le spese di manutenzione da parte del gestore dell'autostrada. Inoltre se si realizzasse un parcheggio ampio (penso lo spazio alla fine della galleria che viene da Genova-Aeroporto) si potrebbe aprire con

ascensori, l'accesso al centro commerciale da parte dei turisti in transito, dato che tra Varazze e S. Ilario (una tratta di oltre 50 Km.), non c'è traccia di autogrill per il conforto degli automobilisti in transito.

Giuro, che quando ho partorito questa bislacca idea, non avevo bevuto alcolici, e non avevo annusato polverine strane, è solo colpa della mia indomita fantasia.

Ing. Cap. Flavio Scopinich

IL CODICE DEGLI APPALTI E LA MACCHINA DEL TEMPO

Da Ing. Cap. Giorgio Marega

TRIESTE .Sul ponte Morandi mi verrebbe da scrivere un trattato. Le prime 10 pagine da riordinare e da inviare al nostro foglio dormono nel disordine del comunicare troppo in troppe pagine.

Preferisco pubblicare l'opinione di mia moglie (mentre mi ricuciva le tasche della tuta) e riflettere su di essa.

"E' un parallelo con il disastro del Vajont: gracile dalla nascita. portato avanti a tutti i costi. i tecnici sapevano dei guai, chi doveva decidere si è attenuto allo schema: gerarchico amministrativo nel caso del Vajont, burocratico a base di comunicazioni, firme digitali, prese di responsabilità A NORMA del Codice degli appalti (e di chissà quante cavillaggini) oggi. Con giornalisti, uomini della strada, benpensanti che trovano di sicuro l'interpretazione per mettere alla gogna chi avrebbe dovuto sapere".

Io rimango silente. A Trieste serenamente dissi in un ufficio pubblico "neanche Rubbia ha fatto la macchina del tempo. Voi sì", dal 14 agosto lo ripeto. Perché per un semplice tecnico è difficile anteporre la procedura della burocrazia pubblica all'esecuzione del lavoro, seguire le normative (dove non allegare un formulario fotocopiato la trecentesima volta diventa reato penale). Entrare nella virtualità del Codice degli Appalti che recita una corposa, fluttuante verità, labirinto dove devi scavalcare tante siepi per uscirne.

Il crollo del Ponte Morandi ha segnato il crollo di quel castello di carte messo su in 150 anni di Italia, nata sulla burocrazia, cresciuto sul bello, sulla fede, sulla speranza. sovrastati dal credo inquisitorio che il dogmatismo codificato (ma fluttuante) e la minaccia della pena risolve tutto. Dimenticando i due fattori reali, tecnico sapendo che il disastro avverrà, temporale non sapendo quando avverrà. Un coraggioso diede l'allarme. il sig. Marchionne che senza perdere tempo agì.

La burocrazia, con i suoi tempi, con i suoi obblighi, con i suoi faldoni; I fatti reali sono un fascicolo di allegati. Timbri allora, adesso firma digitale dappertutto perchè sarai giudicato DOPO. DOPO, Quando tutti sapranno di

sapere tutto, sapranno che andava fatto "altrimenti": Altrimenti come? "Altrimenti, non ha letto la norma?" Qui mi fermo.

Con il Ponte Morandi è cascato il castello di carte delle soluzioni ostinatamente economiche: quelle che rodono coefficienti di sicurezza, lasciando problemi dopo, in esercizio. E' cascato il castello di carte di una burocrazia che allontana la vita reale.

Una burocrazia non che è lontana dalla vita reale, ma che allontana la vita reale. Non è il nostro governo che deve ridare una vita decente ai contribuenti, ma il sistema Europa deve abrogare un 10 milioni fra leggi e regolamenti, lasciare che rinasca un mondo di "*travaju, meno musse e ciù dinèè*". Il 14 agosto 2018 è crollata l'illusione di uno stato sociale, di un marchingegno che ci sopravanza perchè tutti possiamo contribuire nel "bene comune" di una vita ludica opponendosi alla concretezza.

Forse ispirandosi alle maestranze e ai tecnici di una gloriosa azienda a due passi dal Ponte Morandi. Forse ispirandosi a quei terremotati che hanno ricostruito in 1 anno il Friuli. Forse guardando chi investe in beni strategici.

Con un governo che permetta di reinvestire nel core business il patrimonio morale, di difesa, economico, di Sapere dei nostri Avi per il presente nostro e da trasferire per il futuro ai nostri discendenti.

Ing. Cap. Giorgio Marega

o*o

Nicola Paglione, una vita di Confitarma

Caro Decio, è mancato Nicola Paglione che tu sicuramente conoscevi. Dipendente per una vita di Confitarma, figura centrale per tutti gli armatori per i rapporti con il Ministero della Marina Mercantile poi delle Infrastrutture e Trasporti, con cui teneva i rapporti quotidiani per le varie problematiche. Era veramente quasi impossibile non incontrarlo nei lunghi corridoi, che percorreva a passo spedito, del Ministero di cui conosceva tutti e tutto, un pò la memoria storica del settore di cui ricordava ogni evento e particolarità anche lontano nel tempo.

Uno dei pochi veramente esperti delle problematiche dei contributi ministeriali a favore del settore navale, armatori e cantieri, per aver trattato tanti casi particolari e complicati, oltre ad avere la necessaria conoscenza teorica.

Aveva consolidato nel tempo rapporti di amicizia con tanti armatori, grandi e piccoli, oltre che con i funzionari del Ministero, sulla base della stima, della professionalità, dell'impegno e della correttezza sul lavoro.

Era in pensione da alcuni anni, ma tutti lo ricordavano e spesso si rivolgevano ancora a lui per qualche consiglio.

Al centro del suo mondo c'era la Confitarma e i suoi associati, avendo una concezione quasi ieratica dell'Associazione e del suo ruolo. Schivo, quasi scontroso e disinteressato ad apparire, minimizzava sempre i suoi interventi, avendo un radicato senso di squadra e delle funzioni delle gerarchie. Una figura in controtendenza rispetto ai modelli che oggi vanno di moda.

Giancarlo Casani

DL NEWS si associa al cordoglio della famiglia.

Senza le crociere a rischio 4000 posti di lavoro

Federagenti plaude all'intervento del vice premier Matteo Salvini. Ora le soluzioni definitive basate su dati concreti e non su slogan

VENEZIA .Positivo che il governo manifesti con forza l'intenzione di occuparsi del caso Venezia nella ricerca di una soluzione che compenetri le esigenze di tutela della città con quelle di una filiera che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti (occupazione – come sottolineato dal vice-premier Matteo Salvini, che non può essere persa) e che comunque rappresenta la chiave di volta del mercato crocieristico in tutta la portualità dell'alto Adriatico. Dalla lettura della nota del MIT e delle parole del ministro Toninelli, arrivano indicazioni che riconfermano, se necessario, che il traffico crocieristico può essere gestito nella Laguna di Venezia grazie a impatti ambientali marginali anche in termini di moto ondoso e di sicurezza della navigazione; per contro l'allarme sull'impatto turistico è, numeri alla mano, infondato: i crocieristi rappresentano, infatti, una percentuale inferiore al 5% del totale dei turisti che invadono ogni anno Venezia.

A sottolineare l'importanza di questa svolta, rimarcata in particolare dall'intervento di Salvini, è, per voce del suo presidente Alessandro Santi, l'Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, che interviene oggi sul caso grandi navi a Venezia.

“L'attenzione si è spostata – afferma Alessandro Santi – dall'analisi dell'impatto tecnico, ambientale e di sicurezza della navigazione alla sostenibilità turistica che, secondo il Ministero, sarebbe la vera motivazione per bandire le grandi navi da crociera da Venezia, restringendo ulteriormente le modalità di accesso alla stazione marittima della città. E ciò per noi è in definitiva un segnale positivo, perché siamo in grado, dati alla mano, di rassicurare il ministero che il traffico dei crocieristi incide meno del 5% sul totale dei turisti (30 milioni di visitatori all'anno) che invadono quotidianamente la città e peraltro con capacità di spesa superiori alla media”

“Per contro, un'ipotesi folle di azzeramento delle crociere su Venezia – sottolinea Santi – rischia di innescare un effetto domino devastante con la perdita di più di 4000 posti di lavoro nella sola città di Venezia, ma anche con effetti paralleli sugli altri porti dell'alto Adriatico, considerando che la reale

motivazione per cui le grandi compagnie da crociera lo risalgono ha un nome preciso: Venezia”.

Per Federagenti, proprio alla luce delle ultime indicazioni del Ministero, che ha sgombrato il campo da falsi miti sull’impatto ambientale, sulla sicurezza e sul moto ondoso, è ora indispensabile la messa a punto di un piano Venezia che contenga indicazioni precise sulla conservazione del traffico crocieristico in città.

“Venezia, è il caso di ricordarlo – conclude Gian Enzo Duci presidente nazionale di Federagenti – trae la sua ragione storica di esistere dal fatto di essersi sviluppata come una città porto, come un emporio delle genti. Negare l’esistenza di questo codice genetico portuale e marittimo, significa condannare la città a un ruolo passivo di città museo”.

Venezia, 31 agosto 2018

Per ulteriori informazioni Barbara Gazzale 348 4144780

In arrivo la mostra de "I macchiaioli" dal 14 settembre 2018

Dal 14 settembre 2018 a Palazzo della Meridiana apre al pubblico la Mostra “I macchiaioli”. L’esposizione racconterà, attraverso le opere dei principali protagonisti del movimento, da Telemaco Signorini a Giovanni Fattori, da Vincenzo Cabianca a Silvestro Lega, le caratteristiche e l’evoluzione di questo nuovo linguaggio pittorico, fondamentale per la nascita della pittura moderna. Sarà visitabile fino a domenica 9 dicembre 2018 con i seguenti orari: dal Martedì al Venerdì dalle 12 alle 19; sabato, domenica e festivi dalle 11 alle 19.

o*o

ESPERIENZE DI VITA DENTRO IL MARE

Un Tobia Costagliola inedito, certo più giovane, subacqueo in apnea, su fondali di oltre 30 metri della sua Procida , un pesce da come si descrive , nostalgico delle immersioni fino all’abbandono “fisico” nel mare, che, nonostante la sua vita da comandante di navi, manager di grandi aziende marittime , ci coinvolge in una descrizione alla Quilici e con eccezionali scoperte marine. La seconda parte nel prossimo DL NEWS.

di Tobia Costagliola

Con l’avanzare degli anni capita, spesso, di trovarmi immerso in ricordi di tempi lontani che riaffiorano con nitidezza nella mia mente con una dovizia di dettagli e particolari “inediti”. Inediti perché forse assimilati e “registrati” nei reconditi meandri

della mia mente, ma difficilmente riesumabili durante la mia consueta attività "pensante". Tuttavia, questi ricordi di persone, di luoghi, di avvenimenti e di miei stati d'animo fanno parte di una intensa ma breve attività onirica che scatta, solitamente, all'alba, quando la mente è riposata e il risveglio è imminente. Al mio risveglio, però, non sempre ricordo tutto quanto ho sognato e, allora, prima di levarmi, con gli occhi chiusi, cerco di continuare il sogno, "da sveglia", per cercare di "recuperare" quella parte che mi sono perso.... E, durante il giorno, a volte, mi capita di rielaborare il mio sogno ripassandolo a memoria o raccontandolo, come spesso faccio, a mia moglie... In questa età in cui, per le tante vicissitudini, devo ormai rassegnarmi a vivere lontano dal mare, troppo spesso l'oggetto dei miei sogni è proprio il mare. Quel mare che è sempre stato parte integrante della mia vita, da bambino, da adolescente e poi da adulto, prima come navigante in giro per il mondo e poi, a terra, dove la mia vita ed il mio lavoro sono sempre stati legati alle attività marittime. Per quanto concerne, invece, il mio legame fisico col mare, questo non si limita all'esperienza diretta, tra venti e marosi, durante le traversate oceaniche, l'incanto delle aurore o dei tramonti, il fascino del cielo stellato, i riflessi fosforescenti nelle acque tropicali, il duro lavoro e la lontananza dagli affetti, le violente tempeste che, per secoli e ancora durante quella intensa stagione della mia vita, continuavano a generare "voti o promesse da marinai". I ricordi più belli e molto speciali sono legati, invece, all'abbandono "fisico" nel mare, vissuto intensamente durante le mie immersioni con ogni tempo, anche proibitivo. E ciò accadeva, sia da ragazzo, che da "nonno", penetrando e vivendo tutte quelle meraviglie accessibili entro i confini posti dalla umana natura. I miei "attrezzi" erano soltanto ottimi occhiali con tubo, un coltello e delle lunghe pinne. Una leggera borsa di rete mi cingeva il collo. Ho sempre gioito, nel mare, vivendolo fino ai limiti della resistenza, riuscendo, fin da ragazzo, a raggiungere delle profondità ritenute ai limiti dell'apnea per un "dilettante": 25 metri con un solo straordinario "picco" di 29 metri (non senza qualche scricchiolio nelle orecchie...). Eppure il mare io l'ho goduto non per queste "bravate", così come definite da mia madre quando ero un ragazzo troppo incosciente e avventato e poi, più tardi, dall'ansiosa moglie. In tempo d'estate, quando mi era "permesso"(...), fuggivo verso lunghe esplorazioni che avevano la costante durata di 4/5 ore, girovagando, in silenzio, lentamente spinto dal solo movimento delle pinne, sotto le coste delle isole di Procida e di Vivara.

Uno strano sub in cerca di polpi e non solo

Il mio era un lento procedere, anche su lunghe distanze, sovente interrotto da immersioni che mi portavano verso fondali rigogliosi di splendida flora e miriadi di pesci di ogni tipo e grandezza che non mi "degnavan d'un guardo". Queste immersioni erano prevalentemente dedicate all'individuazione di polpi mimetizzati con le tinte dell'ambiente circostante, nascosti in anfratti della roccia o coperti di minuta ghiaia e valve vuote di molluschi. Con sguardo attento, si potevano scorgere gli occhi del mollusco pronto ad agguantare una preda o pronto a schizzare via. Senza esitazione, con rapido scatto, stendevo la mano e stringevo senza ancora rendermi conto della grandezza del malcapitato. Ne prendevo di ogni dimensione: dal "pulpitello" di 100 grammi, al polpaccio di qualche chilo o più. Entrambi i tipi si divincolavano allungando i tentacoli che si attaccavano dappertutto; i tentacoli di quelli più grossi, a volte, tendevano a penetrare pericolosamente sotto gli occhiali o, addirittura nel naso. Bisognava fare molta attenzione. Per neutralizzarli e farli star fermi, la prima

operazione era quella di rigirargli la testa “dentro/fuori”... Significativi i segni delle ventose che restavano sulle braccia o sulle parti del corpo raggiunte dai tentacoli. Durante il mio lento procedere, mi tenevo sempre a pochi metri dalla costa per non espormi al rischio costituito da barche e motoscafi in transito. Per diversi anni non ho mai usato alcun galleggiante di segnalazione per sub... Per questa mia scelta ero costretto a immergermi sotto la costa e poi, a pochi metri di profondità, cominciavo ad allargarmi per raggiungere i fondali più profondi. A volte, guardando in su, vedevo gli scafi delle barche ed il ruotare delle eliche che lasciavano sottacqua una scia diversa da quella che siamo abituati a vedere in superficie. Il rumore del motore lo percepivo, molto attenuato, ma solo dopo il passaggio sulla mia verticale. Per risalire, ero costretto a fare il percorso inverso fino a quando individuavo la sagoma della costa sommersa: solo a pochi metri cominciavo ad emergere verticalmente. Guai se si perdeva l'orientamento: correvo il rischio di emergere dal lato opposto, ovvero, ad una distanza doppia dalla costa ed in zona di pieno transito... Per questo, tra le altre cautele, ero solito prendere, quasi istintivamente, dei punti di riferimento ben precisi. Questo andirivieni per ogni immersione mi lasciava poco tempo e poco fiato per la mia “attività” sul fondo ma, devo dire che, dopo tanti anni, mi ci ero abituato e avevo raggiunto delle ottime “performances”. D'altronde, come pensate che io trascorressi a mare 4/5 ore?... Naturalmente rischiavo di meno ed era per me meno faticoso e più “redditizio” quando potevo contare sull'assistenza di una barca che, però, io non ho mai cercato.

Eppure, ancora oggi, cosa credete che io sogni frequentemente? Sia nella lontana realtà che nei sogni attuali, avevo costruito nella mia mente un triangolo rettangolo (sic!) il cui vertice era sulla costa e l'ipotenusa era costituita dal percorso obliquo (a volte anche 150/200 metri) per raggiungere la profondità prefissata. Da questo punto partiva il cateto minore la cui lunghezza era costituita dalla misura che mi separava dalla superficie... “Ma tu non sei normale!” Questo era il ripetuto commento di moglie, figlie ed amici... Ma nessuno può immaginare la sensazione che provavo quando la costa degradava lentamente verso alti fondali anche oltre i 30 metri. Mi immergevo e seguivo il declivio, lungo quella ipotetica ipotenusata che mi portava verso il fondo o verso dirupi improvvisi le cui sporgenze costituivano degli anfratti dove non penetrava neanche la luce del giorno... E lì sotto, talvolta, abituandomi alla scarsità di luce, ammiravo scenari meravigliosi in cui talvolta spiccavano anche ciuffi di corallo dal colore rosso bruno o la bocca aperta che mostrava la caratteristica e pericolosa dentatura di qualche grosso “gronco” infilato interamente nella sua tana e con la sola bocca a filo di tana...

Lo spondylus a 29 metri di profondità

Ero solito partire dalla spiaggia di Sancio Cattolico o della Chiaia o dalla spiaggia di Ciraccio. In qualche rara occasione, grazie ad amici dotati di veloci motoscafi, ho provato il piacere di immergermi al largo delle isole di Ischia e di Ventotene. Ricordo che la prima volta, a Ventotene, di fronte all'isola di Santo Stefano, mi sono tuffato in un'acqua limpidissima che sembrava invitare a toccare il fondo “con mano”. Avevo intravisto chiaramente un' invitante spondylus su uno scoglio, circondato da alghe e altra variopinta e fitta vegetazione. Appena tuffato, intrapresi la “manovra” di avvicinamento; ma più scendevo e più quella specie di ostrica si allontanava. La limpidezza dell'acqua mi aveva ingannato; l'unica evidenza dell'alta profondità era la

pressione nelle orecchie con qualche incipiente “doloretto” ai timpani... Alla fine, ce la feci; ma non era finita lì : avevo bisogno di altro fiato perché bisognava “scardinare” la valva che era cresciuta nella roccia. Incoraggiato dal fatto che avevo raggiunto quella profondità, risalii lentamente e, dopo aver respirato a sufficienza, armato del mio coltello da sub e di un “sasso” di buon granito, feci un’ulteriore puntata. Usando il coltello a mo’ di scalpello ed il sasso come un martello, cominciai a scalpellare la valva incorporata nella roccia. Avevo quasi terminato ma, purtroppo, la riserva d’aria immagazzinata, era quasi esaurita. Senza scoraggiarmi e, armato di quella tenacia e pazienza indispensabili per chi fa le strane cose che io facevo, risalii ancora una volta spiegando ai miei curiosi accompagnatori, in superficie, quali fossero le mie intenzioni: non volevo rinunciare a quella splendida ostrica “speciale”. Così feci la mia terza immersione e, dopo gli ultimi colpi, la roccia cedette. Portai in superficie una meraviglia della natura. Durante la mia terza immersione, uno degli amici presenti sul motoscafo (dotato di muta, respiratore con poderose bombole, tappi auricolari, piccozza, coltello e fucile) che aveva cominciato la “vestizione” prima della mia prima immersione, ormai pronto, si era tuffato per assistere al completamento della mia faticosa “impresa”. Me lo ero trovato lì, vicino allo scoglio che, a segni , mi chiedeva cosa stessi facendo... Quando poi riemerse, a completamento della sua rigorosa procedura da manuale, comunicò a tutti che ero arrivato a 29 metri... (Tra tutta la sua attrezzatura c’era anche un braccialetto misuratore della profondità).

La tardiva presa di coscienza

Ero diventato, in quell’epoca, un esperto nella raccolta di quel tipo di mollusco. Amici, parenti e conoscenti mi cercavano per farsi indicare i posti migliori e per conoscere le modalità della difficile individuazione e del “prelievo”. Ma nonostante i miei consigli e le mie dritte, ben pochi riuscivano nell’intento, per mancanza d’occhio e per l’effetto o il timore dell’eccessiva profondità. Coloro che si immergevano con le attrezzature per grandi profondità, essendo dotati anche di fucile, erano troppo attratti da pesci e polpi per poter avere la concentrazione tanto necessaria per la ricognizione delle ostriche. Qualcuno, con un gesto disperato, che a me suonava come uno sfregio, quando era riuscito a scovare l’ostrica, infilava frettolosamente il coltello tra le valve sventrando quel magnifico scrigno naturale e così, facendo disperdere parte del contenuto, riemergeva con una sola valva deturpata, mentre l’altra rimaneva saldamente attaccata alla roccia. Era una modalità che io aborrisco; mi sembrava una offesa alla natura ed alla bellezza di quel raro ed originale “frutto di mare”. Tuttavia, mi ci volle qualche anno per prendere coscienza che anche ciò che io facevo, con l’aiuto dell’esperienza acquisita, con cautela e nel massimo rispetto delle bellezze che mi circondavano, era, comunque, un’azione ostile ed offensiva contro quel microcosmo apparentemente silenzioso ma traboccante di messaggi che non capivo....A distanza di tempo mi sono reso conto che avevo commesso delle spoliazioni sacrileghe di beni naturali non più riproducibili e di esemplari unici e rari che oggi, in quelle acque, non esistono più. Fin dalla mia prima immersione, da ragazzo, mi resi subito conto di trovarmi davanti a qualcosa di eccezionale che meritava uno speciale trattamento e rispetto e non poteva essere trattata come una comune conchiglia o altro “frutto di mare”. Voraci amici e parenti a cui brillavano gli occhi nel vedere quelle meraviglie della natura, non vedevano l’ora di aprire quelle valve e divorarne il contenuto, sulla barca o attorno ad un tavolo imbandito. Limone, vino bianco e, talvolta, champagne elevavano la degustazione quasi al livello di un rito sacro. Ma io che ero l’artefice di

quella “pesca”prelibata ho sempre provato un senso di disagio e di rimorso di fronte a quella scena quasi “sacrificale” a cui non partecipavo. Raramente assaggiavo il “frutto proibito” e solo dopo varie insistenze. Ma i miei commensali, se pur sazi e soddisfatti, con la massima indifferenza che a me dava tanto fastidio, deponevano quegli splendidi gusci destinati al contenitore dei rifiuti senza più curarsene. Ed io, quante volte, dopo la “gozzoviglia”, ripescavo, tra i rifiuti, i gusci più appariscenti per lavarli, asciugarli e conservarli. Era quella la massima espressione di rispetto per quelle piccole conche variopinte che meritavano di essere esposte alla fiera delle meraviglie o in un museo. Nel mio inconscio, quel tardivo salvataggio (si fa per dire) era un modo per alleggerire la mia coscienza dal senso di colpa per quella stolta depredazione da me così sistematicamente perpetrata.

La storia di una sorprendente scoperta

A questo punto, fugato ogni indugio e conscio di non dover eccedere nei dettagli, voglio narrare come ho scoperto, durante le mie innocenti e sprovvedute immersioni, lo spondylus e, come, gradualmente negli anni successivi, ho imparato a conoscerne, con interesse sempre crescente, le origini preistoriche, l'utilizzo, il valore commerciale e naturalistico, la diffusione geografica con nomi, fatture e colori diversi, non solo nei mari del mondo ma anche, a terra e sui monti, a migliaia di chilometri di distanza dal mare.

Un'estate di tanti anni fa, con la mia solita spartana attrezzatura, rincorrevo un polpo che a mo' di siluro filava dritto verso la sua tana a circa 20 metri di profondità. Con l'aiuto delle pinne, scendevo velocemente, in verticale, seguendo il profilo della roccia a picco su un fondale sabbioso cosparso di pietre. Il polpo si era rifugiato in un foro ai piedi della roccia dove riuscii a stento ad infilare una mano. Toccai il polpo appiattito sotto la volta della tana e, senza poter vedere niente, mi sforzai per infilare la mano sotto la sua testa e la bocca. Se avessi stretto solo la testa l'avrei certamente staccata dal resto del corpo che sarebbe rimasto saldamente attaccato alla roccia con tutti i tentacoli: operazione da non fare (mi era già capitato..). Riusciti l'operazione corretta, cominciai a tirare delicatamente vincendo la resistenza delle ventose che agivano al massimo della loro potenza. Quasi sempre, le tane avevano l'ingresso stretto e si allargavano all'interno e, come spesso accadeva, non era agevole estrarre la mano che stringeva la testa e la base dei tentacoli : la mano, ingrossata dal contenuto, non passava... Ma, come mio solito, strinsi istintivamente i denti e tirai con forza l'avambraccio con tutto ciò che vi era attaccato... Più tardi in superficie, dopo aver girato la testa al polpo (circa 400 gr?) e dopo averlo riposto nel retino, mi accorsi di avere due profondi tagli sanguinanti, lateralmente alla mano; era per me più che normale. E che dire delle mie dita? A volte la bocca delle tane era tanto piccola che riuscivo ad infilarvi solo le dita... Ancora oggi, dopo tanti anni , tutte le mie dita sono coperte di cicatrici... Un giorno, mentre cercavo di districarmi con tentacoli e ventose di un polpo, persi finanche la mia fede nuziale che, purtroppo non ho mai più ritrovata... Altre volte, in una tana più larga, agguantando il polpo, non mi ero reso conto di aver afferrato anche qualche riccio che poi si manifestava con le sue spine e tutte le conseguenze solo, quando, in superficie, mollavo, al sicuro, la presa del polpo... Durante quegli attimi in cui mi destreggiavo per agguantare il polpo ed estrarre la mano dalla tana, mi resi conto che, di fronte a me, poco al di sopra della mia testa, sulla roccia coperta da mitili e da una flora variopinta, una grossa massa scura dalla forma sferica aveva fatto uno scatto quasi impercettibile. Mentre tiravo fuori il polpo

che si divincolava, infilai rapidamente il mio coltello in mezzo all'erba che era intorno a quella "palla" e glielo lasciai. Rappresentava per me il segnale per poter meglio individuare quel sito nella successiva immersione. Riemerso, assicurai il polpo nel retino per evitarne la fuga e mi immerse puntando direttamente verso il coltello ben visibile sulla roccia. Per quanto facessi leva con il coltello, quella "palla" non si muoveva dalla roccia: mi venne in mente che gli utensili ideali in quelle circostanze sarebbero stati un martello ed uno scalpello... Ma lì, vicino a me, sul fondo sabbioso, c'erano tanti sassi. Ne scelsi uno e, mentre pensavo di dover riemergere per respirare, feci il tentativo di dare un deciso colpo nella zona di attacco della palla alla roccia. Mi andò bene: quella grossa pietra nera si staccò subito ed io, mollato sasso e coltello, riemersi rapidamente ormai al limite della resistenza respiratoria... Arrivato in superficie, a pochi metri dalla costa, mentre riprendevo fiato cominciai, con grande curiosità, ad esaminare cosa avevo tra le mani. Sembrava una pietra tondeggiante, dal diametro di circa 14/15 cm, ricoperta di vari tipi di erba corallina, qualche piccolo riccio, dei vermicciattoli e microscopici mitili. Mentre me la giravo tra le mani, un minuscolo ippocampo si staccò e cominciò ad allontanarsi, in maniera goffa verso il fondo: sembrava scendere per gravità, senza alcun movimento apparente. Ma l'ispezione "superficiale" non era terminata. Sentivo tra le mani qualcosa che mi pungeva ma che non riuscivo a vedere. Quell'oggetto era come avvolto in un involucre spugnoso che, oltre a costituire un letto per quel microscopico cosmo di vita, nascondeva dei lunghi aculei che si diramavano da un guscio solido e pietroso. Si trattava veramente di una spugna di colore verde bruno. Colmo di meraviglia deposi la "palla" e andai a recuperare il mio coltello curando di prelevare anche la pietra che avrebbe potuto essermi ancora utile... Subito pensai che quella inaspettata scoperta potesse avere un seguito... Avrei ancora tante cose da scrivere su questo argomento. Quel mollusco che ho definito irriverentemente "palla", che si presenta alla vista come un insignificante "sasso" attaccato ad uno scoglio, a 20/30 metri di profondità, banalmente classificato come "ostrica", merita certamente qualche ulteriore approfondimento. Da quel mio primo contatto, in quel lontano giorno d'estate, ho scoperto, gradualmente un mondo meraviglioso e sorprendente che include non solo la scienza ma, storia, mitologia, archeologia, simbolismo, usi, costumi, arte, commercio e tant'altro. Se Decio me lo consentirà, narrerò, in una seconda puntata, queste entusiasmanti graduali scoperte della mia vita, iniziate con un tuffo da dilettante nel mare di Procida.

Tobia Costagliola

o**o**o**o**o**o

Incontro all'Oceano, finalmente vero, sognato, cercato di Ferruccio Repetti

E dai! Uno, due, tre, quattro, cinque... badabang! Ancora, in successione rapida: uno, due, tre, quattro, cinque... E ancora più forte: badarabang! Basta, non ne posso più! Salto giù dal letto, do un'occhiata all'orologio – sono le 2 e 36 del mattino, East Africa time -, un'altra occhiata la do oltre l'oblò panoramico, alla linea d'orizzonte. Che vedo

oscillare destra-sinistra e sopra-sotto come fossi ubriaco. Non è vero, sono sobrio, anche se morto di sonno e... be', sì, anche di fifa. Lo ammetto, tanto non c'è nessuno, a giudicarmi, qui, nella owner cabin, l'alloggio dell'armatore, salotto, camera e servizi, della nave cargo su cui ho chiesto un giorno - chissà perché, ma lo so io -, di imbarcarmi per respirare l'Oceano, per capire, almeno un po', com'è fatto, e soprattutto per scoprire, a pelle, se è vero che ti dà e ti prende sempre qualcosa.

L'Oceano, quello vero, sognato, cercato, ora finalmente vissuto.

Ma questa, forse, questa è la volta che "lui" ti prende. Pretende. Guadagno d'un balzo la sala comando. E, belin, ci trovo il comandante Poletti che scruta il radar e parla ai quei due impegnati al timone e alla plancia. Due soli, capisci?, due su ventuno dell'equipaggio. Altri cinque sono al lavoro in sala macchine e alla radio, tutti gli altri dormono, si fa per dire, ma qualcuno ci riesce pure, nonostante il vento di 55 nodi contrario - mica balle, sta scritto sul display -, e nonostante le onde da cinque "piani" in su.

Ecco il perché della sequenza: uno, due, tre, quattro, cinque, e badabang: la chiglia piatta è sollevata come un fuscello, risale l'onda a scatti, tocca la cresta, e via! precipita con relativo sconquasso. Appena un attimo, e ricomincia il su-e-giù, squassabudelle, a mitraglia, senza tregua. Eppure Poletti, che sa che il carico è ancorato al sicuro, continua a esprimersi a monosillabi, voce ferma, e, per me unico passeggero, stranamente calma. Come nelle giornate precedenti, quando al massimo c'era onda lunga, cieli da cartolina e pesci rondine che mi saltavano addosso mentre prendevo i raggi sul ponte, circondato (protetto? oppresso?) da file di container.

Sarà che per lui, il comandante, è il mestiere, e per me è il primo viaggio vero per mare, dopo averlo navigato in lungo e in largo nelle pagine di Ramusio e Conrad, di Folco Quilici e Vittorio G. Rossi, sì, proprio quel "Signor Rossi" che ha scritto "Oceano" e diceva: "Bisogna vivere sulla propria pelle, prima di scrivere"... Ma ora capisco anche di aver assorbito i racconti di mio padre, papà Pio, che erano veri, ma parevano romanzati e romanzeschi più di quelli dei libri: quando mi parlava di tempeste e bonacce, di nebbie e tramonti infuocati, di sole e di sete, e - certe volte, quando gli andava - di stokke e bacilli, gallette e musciame. Non di tonno. Di delfino. A proposito: mica puoi rassegnarti a saltare pasto se fuori c'è, diciamo, un po' di maretta. Tanto più se la maretta dura tre giorni come quella volta lì. Il cuoco, obbligatorio a bordo, cucina primi e secondi da chef, come si fa a resistere? Dici: sarà la fame, o comunque il fatto che non hai scelta. Falso: il contratto sindacale garantisce l'equipaggio, chi sta in cucina non può improvvisare, dev'essere all'altezza. Se pensi a minestra riscaldata e pastasciutta stracotta, sei fuori. Il menù cambia ogni giorno, e nei vari scali si fa incetta di "fresco", in particolare pesci, crostacei e frutti di mare. Mai vista e mai mangiata una polpa di ricci così. E i gamberi, i totani, e quei pescioni che neanche nell'enciclopedia di Cousteau o sulla tavola di uno stellato Michelin!

Ma...badarabang, questa botta è più forte del solito, non ci penso neanche a tornare a letto. Meglio qui, sul ponte, almeno finché il comandante Poletti dà l'idea di gestire la situazione, e lo stomaco mi permette di raddrizzare l'orizzonte destra-sinistra senza andare a sbattere.

Però, che grande notte da incubo da raccontare! Prima di tutto a me stesso, s'intende, tante e tante altre volte, a terra, con i piedi ben fermi e la testa e il cuore che ricominciano a scrutare lontano. Cercando un nuovo Oceano da fissare negli occhi: quell'Oceano che ti dà e inevitabilmente ti prende qualcosa.

Ferruccio Repetti

LE NOTE DI CARLA MANGINI

"GENOVA, CASA MIA"

C'è un famoso detto spagnolo per sottolineare la buona accoglienza: "Mi casa, tu casa". Io, per la mia città, potrei parafrasarlo e dire: "Mi ciudad, mi casa" E' proprio così: la mia città è la mia casa. I quartieri sono le sue "stanze" e le abito secondo i miei stati d'animo: in ogni "stanza" posso trovare un rifugio che plachi le mie ansie, che consoli le mie malinconie, che alimenti o condivida momenti di serenità e anche di sconforto o di compassione. Quando sono nella zona dell' antico porto vedo la moschea, che allora c'era e la chiesa che accoglieva i pellegrini; colgo la frenesia dei commerci, la povertà e le fatiche della gente che orbitava attorno al porto, vite grame anche ai tempi di maggiore opulenza. ("L'imbarco dei galeotti nel porto di Genova" di Alessandro Magnasco, Musée de Baux Arts, Bordeaux)

Castelletto è la "stanza" della borghesia, della "scignuria". Quando sono lì, è come se camminassi sulle nuvole e vedessi dall'alto tetti, altane e giardini di ortensie. Cerco nel mio girovagare i magnifici scorci della città e mi meraviglio sempre di quanto sia bella. Ecco le costruzioni Liberty, delicate e insieme opulente. Lassù mi vedo come una signora con accanto una servetta che porta il cesto della spesa, così come l'ho visto raffigurata in un dipinto degli anni venti. Ecco che scendono lungo le magnifiche "creuse". Dagli alti muri che le delimitano, spuntano i tralci dei glicini con i loro fiori languidi e odorosi. Sullo sfondo, un mare di ardesia si fa orizzonte e in porto ecco ormeggiate le prime navi a vapore...

I vicoli, quelli più bui, quelli veramente indecorosi sono le "stanze" in cui mi muovo con più timore, con più compassione. Mai andrei là se un dispiacere, se momenti di tristezza opprimessero già il mio cuore. Ma le amo lo stesso, sento la miseria degli ultimi: molti sono i reietti e molti i violenti. L'ignoranza, la povertà li portano a non avere alcun rispetto per gli antichi luoghi in cui si sono insediati. Ma sono convinta che queste "stanze" di origine così antica, essendo sopravvissute nei secoli passati a traversie di ogni genere, riusciranno anche stavolta a non farsi ferire fino a morirne.
Carla Mangini 2011

fine