

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor [Stefano Briata](#) al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

[Luigina De Marchi Arigliano](#) è mancata a Nervi, era la vedova del grande pittore di mare [Giuseppe Arigliano](#) che, da Nervi e dalle Cinque Terre, esprimeva e creava quelle trasparenze di mare che nessun artista è riuscito più a eguagliare. La vogliamo ricordare , vivace e curiosa, conosciutissima nel borgo , interessata al mondo che col marito aveva visitato ospite delle navi da crociera.

Tra la fine di agosto e l'inizio di settembre una tempesta magnetica solare di eccezionale intensità negli ultimi undici anni ha provocato notevoli disturbi alle comunicazioni via etere , compresi sistemi di navigazione, ma anche conseguenze dovute allo sciame di particelle elettricamente cariche emesse dalle eruzioni solari sugli esseri umani , cervello, melatonina, ansia, depressione come attestano gli istituti scientifici. Una nota: questi fenomeni provocano anche inquinamento atmosferico con riflessi sulla natura e sul clima come spiegano gli scienziati.

Il comandante Ernani Andreatta , curatore del museo omonimo di Chiavari , ci ha mandato alcuni articoli di stampa che riportano la scomparsa di Ezio Starnini , 101, ultimo superstite dell'equipaggio del REX ai tempi del Nastro Azzurro. Starnini , che era imbarcato a bordo del mitico transatlantico, aveva raccolto in un libro recente “ Un ventennio per una Catarsi 1925-1945 “, una parte della sua vita.

TTM la rivista dello shipping , 48 anni, edita dal gruppo La Stampa-Repubblica , organo ufficiale Atena, è uscita puntuale con un inserto Speciale Yachting, e con i consueti interessanti articoli della cantieristica, armamento, mercato dei noli, visite alle navi, ricerca , tecnica, commenti sotto la guida del giornalista Angelo Marletta che si muove da esperto capitano nella piattaforma di TheMediTelegraph e nel procelloso mare dell'editoria.

Trieste Next 2017 - una 'fiera' della scienza e della innovazione... MareFVG, cluster delle tecnologie marittime

Nel contesto di Trieste Next 2017 - una 'fiera' della scienza e della innovazione...- spazio anche per le tecnologie marittime il convegno giovedì 21 settembre, ore 14.30 – 18.30 nella sede di Excelsior Palace, Riva del Mandracchio 4.

MareFVG, cluster delle tecnologie marittime della Regione FVG, vuole intercettare gli sviluppi futuri in tema di mezzi e dispositivi marittimi e allo stesso tempo definire le traiettorie innovative attraverso il coinvolgimento della molteplicità degli attori attivi nel campo della ricerca.

Considerando l'area Adriatico – Ionica, e in particolare quella Mediterranea, tale occasione rappresenterà un'opportunità per ragionare sul posizionamento competitivo in chiave globale degli attori dei territori coinvolti.

Dopo i saluti istituzionali sono in programma alcuni Workshop tematici

Dalle 15.00 alle 16.30 tre sessioni parallele in cui verranno presentati i risultati, sviluppati e attesi, dei progetti di innovazione collaborativa esplicitati nelle traiettorie di specializzazione intelligente S3 delle tecnologie marittime.

Workshop 1: Metodologie di progettazione

Workshop 2: Tecnologie green e per l'efficienza energetica

Workshop 3: Tecnologie per la sicurezza e sviluppo di nuovi prodotti

A seguire: Trend futuri delle tecnologie marittime. Tavola rotonda con i protagonisti del mondo della ricerca e dell'industria.

Introduce e modera Jan Przydatek, Program Manager Lloyd's Register Foundation;

Per l'area Ricerca: Vedran Slapničar, professore ordinario in costruzione navale, Università di Zagabria; Per l'area Industria: Fincantieri Monte Carlo Yachts

Conclusioni: Lucio Sabbadini, AD mareFVG

Info e registrazione <http://www.triestenext.it>

Una risposta autorevole alle riflessioni di Tobia Costagliola sul rischio di scissione della storica associazione degli armatori italiani

CONFITARMA, DOPING NARCISISTICO ASSOCIATIVO DELLO SHIPPING ?

di Fabrizio Vettosi

Leggo con molto apprezzamento le parole di Tobia che mi confortano nel constatare che non sono solo a pensarla in un certo modo. Vivendo con molta passione da un ventennio le vicende della Confitarma devo dire che noto, dalla mia modesta visuale, proprio una perdita di tale "sentimento", appunto la "passione", da parte di molti. La mia lettura, al di là delle diatribe di natura competitiva che possano caratterizzare i singoli associati, è molto più banale: accade spesso, infatti, che nei momenti di maggiore depressione del trend di mercato anche le singole componenti imprenditoriali perdano lucidità e si concentrino sul proprio edonismo, che nello shipping diventa spesso narcisismo. Tenuto conto, come ho detto più volte, che non ci troviamo in un banale trend di mercato negativo (tale non si può definire una tendenza che dura da quasi 10 anni, salvo occasionali spikes), bensì di vera e propria "discontinuità" o cambiamento, ecco che il fenomeno sopra descritto (narcisimo) esplose all'ennesima potenza. Se proviamo a chiedere agli "sponsors" delle nuove e varie iniziative associative in ambito shipping da dove nasce l'esigenza di una nuova associazione vi risponderanno con frasi "politiche" che significano poco, o con la solita litania che vogliono maggiore "rappresentatività" per il "cluster" (aggiungo per Tobia, che la parola viene spesso usata anche in Statistica Inferenziale). Ma di fatto dimenticano che ad oggi vi sono già una quindicina di associazioni che tutte dicono di rappresentare il "cluster". Se andate a vedere le liste degli associati troverete intrecci inimmaginabili, con alcuni che sono associati anche a 4 o 5 di queste associazioni contemporaneamente. Cosa voglio affermare? in sintesi: 1) che non abbiamo bisogno di nuove associazioni, in quanto sarebbe opportuno che tutti si confrontassero nell'ambito che per tradizione, brand, e competenza risulta maggiormente idoneo; ed in tal senso la Confitarma, con oltre un secolo di vita, nel bene e nel male, con o senza associati, rimane pur sempre l'organismo maggiormente riconosciuto e rispettato a

livello Istituzionale, a partire dalla politica per finire agli altri ambiti associativi. 2) Come correttamente sottolineato da Tobia, si abusa della parola “cluster” laddove questa spesso viene usata al posto di “insalata mista”; ciò soprattutto alla luce di contesti operativi in cui il conflitto di interesse è più che naturale, stante anche il diverso ruolo nell’ambito della supply chain (basti pensare agli armatori ed ai terminalisti; oppure agli armatori ed ai servizi tecnico-nautici). Se si pensa, molto banalmente che uno dei “sotto-cluster” più piccoli (non arrivano a 20 operatori), i rimorchiatori, sono stati “capaci” di creare 2 associazioni, si possono facilmente trarre le conclusioni.

Non commento il tema della “scarsa rappresentatività”, posso solo testimoniare, avendo avuto un ruolo operativo anche al fianco del Presidente uscente (Emanuele Grimaldi) che, nelle occasioni Istituzionali che mi hanno visto collaborare con lui, egli ha sempre rappresentato le istanze di tutti gli stakeholders.

Interrogiamoci, dunque, molto banalmente, se questo “doping associativo”, non sia figlio di narcisismo volto ad avere visibilità, rappresentatività e “cariche” (per quel che valgono), ed anche qualche intervista in più. Perché gli stessi soggetti che sponsorizzano, sostengono ed incitano nuove associazioni non provano a presentare le proprie istanze in un contesto comune cercando di convincere gli altri associati circa la bontà delle proprie idee. A volte, e scusami per l’irriverente paragone calcistico, mi sembra di vedere il classico Presidente della squadra di calcio che compra il pallone e chiede anche all’allenatore di schierarlo titolare in campo in quanto maggior “contributore” economico.

Ovviamente si tratta di affermazioni del tutto personali e non nella qualità di consigliere di Confitarma.

Fabrizio Vettosi

Managing Director

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

DIBATTITO

“AUTONOMOUS VESSELS UNMANNED/ THE BRIDGE WITH A BRAIN “ intervengono il presidente del gruppo Rina, l’a.d. di una grande compagnia assicuratrice, un importante broker e uno dei realizzatori storici dell’automazione

“FOLLIA LE NAVI... CON EQUIPAGGIO ? “

L'amico Salvatore Scotto di Santillo mi ha mandato la ristampa di una conferenza tenuta dall'Amm. Sq. Mario Bini nell'aula magna del CNR in Roma nell'ottobre 1992 per conto dell'Istituto Italiano di Navigazione intitolata : “ Perchè ancora la vela nell'era della navigazione elettronica “. Pubblichiamo solo alcuni passi della dotta conversazione che conferma come nella Marina militare, ancora oggi e forse di più, la scuola di vela è fondamentale nell'ambito della formazione del personale di unità di altissima specializzazione. Parole che ci sembrano significative oggi a distanza di 25 anni nell'ambito del dibattito sulle navi autonomous cioè a controllo remoto , senza equipaggio o con pochi uomini per le emergenze. Ci sembra che non si possa trattare un argomento così radicale della navigazione se non facendo coincidere tecnologia, management e personale navigante. (DL)

<... vorrei fare una considerazione , e cioè che per la straordinaria interdisciplinarietà di oggi,

che trasferisce incessantemente e rapidamente scoperte, tecniche di costruzione e di impiego, ecc da un settore all'altro della tecnologia, con l'aiuto degli onnipresenti computer, il progresso ha assunto un andamento esponenziale che è già difficile da seguire ed impossibile da prevedere. Il nostro cervello infatti riesce a prevedere abbastanza bene i fenomeni lineari, ma è del tutto disarmato davanti a quelli esponenziali... Sulla nave la responsabilità di decidere è chiaramente affidata a determinate persone che non possono ad essa sottrarsi e che ne rispondono non solo di fronte ai fatti ma anche di fronte a tutto l'equipaggio, e Dio solo lo sa se c'è un giudice più attento, competente, ed inesorabile di un intero equipaggio, un giudice che pesa con una bilancia di incredibile precisione uomini, fatti, decisioni e non riconoscerebbe mai come suo "capo" chi non sapesse meritare la sua esigente fiducia minuto per minuto. E quando dico capo non intendo solo chi ha la massima responsabilità al comando, ma tutti coloro che hanno a bordo delle responsabilità dirette nell'ambito di una determinata attività... > (da *La vela e la navigazione elettronica*, Mario Bini, 1992)

E' INIZIATA UNA NUOVA FASE DELLA NAVIGAZIONE

Io credo che l'industria marittima e la comunità non siano ancora pronte per delle navi che, completamente prive di personale a bordo, compiano l'intero viaggio, incluse le operazioni di arrivo e partenza.

di Ugo Salerno

L'argomento è chiaramente abbastanza spinoso perché coinvolge aspetti umani (occupazione dei marittimi ecc.) e psicologici, che non possono non condizionare le scelte.

Io credo che la tecnologia di cui oggi disponiamo ci consenta di gestire la navigazione e probabilmente anche l'ormeggio e disormeggio in modo completamente automatico e con costi d'investimento certamente non proibitivi.

Inoltre, la capacità di comunicare e scambiare dati, che oggi è infinitamente superiore a solo pochissimi anni fa, credo ci dia la possibilità di gestire da remoto una quantità di funzioni, comprese tutte le fasi di navigazione.

Resta certamente da considerare anche l'aspetto della cyber security.

Un attacco in aree che permettano di intervenire per tempo, (navigazione in acque aperte) ha una pericolosità immensamente inferiore rispetto alla stessa azione in acque ristrette o addirittura in manovra.

Ma anche qui potremmo avvalerci della continua crescita della tecnologia della cyber security. Per inciso a Genova stiamo facendo nascere un centro d'interesse nazionale focalizzato su queste problematiche.

Possiamo concludere che non è la tecnologia che limiterà le decisioni in questo senso e neppure l'aspetto economico, decisamente sbilanciato verso una soluzione spinta di automazione.

Tutte premesse abbastanza scontate quelle fin qui esposte.

E oggi?

Io credo che l'industria marittima e la comunità non siano ancora pronte per delle navi che, completamente prive di personale a bordo, compiano l'intero viaggio, incluse le operazioni di arrivo e partenza.

Ma possiamo immaginare che in un futuro molto prossimo sia possibile fare effettuare le traversate da navi unmanned e fare intervenire delle ridotte squadre di manovra in aree più critiche.

Una considerazione di carattere più generale.

Lo sviluppo tecnologico porta inevitabilmente a cambiare il panorama delle professioni.

Questo certamente coinvolgerà anche il ruolo dei marittimi.

Del resto la quarta rivoluzione industriale investe un numero enorme di lavoratori che si vedranno sostituiti da macchine capaci di dialogare e di prendere decisioni basandosi sugli algoritmi di intelligenza artificiale già largamente disponibili (Watson dell'IBM è uno dei tanti esempi).

Noi non siamo oggi in grado di identificare le nuove professioni che nasceranno a seguito di questa rivoluzione, ne' l'impatto che tutto ciò avrà sulla nostra vita e su quella di coloro che ci succederanno.

Ma io credo sinceramente che ogni cambiamento che liberi l'uomo dalla fatica o da lavori e azioni/decisioni ripetitive, non possa che essere foriero di progresso se gestito correttamente, non lasciando tutto solo all'autoregolazione del mercato.

La maggiore competitività che le aziende potranno raggiungere va in qualche modo riversata sulla comunità attraverso migliori condizioni di lavoro e magari maggiore tempo libero che, già di per se, rappresenta un motore ulteriore dell'economia.

Del resto è quanto avvenuto, progressivamente, nelle prime tre rivoluzioni industriali.

Grazie per l'attenzione.

Ugo Salerno

Cavaliere del Lavoro, Chairman and Ceo RINA SpA

Integrazione sempre più spinta tra tecnologia, preparazione e umanità **di Stefano Sandri**

Il ruolo dell'assicuratore / Le navi senza equipaggio amplificano in maniera esponenziale non tanto la frequenza, quanto la potenziale gravità dell'evento dannoso

L'opinione degli assicuratori viene richiesta e come al solito affido a lei ed alla sua sensibilità il mio pensiero, da condividere nei modi che lei riterrà utili nel quadro del solito, stimolante ed arricchente dibattito che lei invita e stimola sul suo foglio.

Innanzitutto due parole sulla tecnologia. E' chiaro che la tecnologia da sempre è un fattore fondamentale per lo sviluppo dell'economia e della conoscenza e in particolare nel settore navale ha costituito un importante fattore di sicurezza, efficienza, comodità. Ma una cosa è porre la tecnologia (come l'economia, del resto), al servizio dell'uomo, altra cosa è immaginare che la tecnologia lo possa cancellare. L'accusa di lanciatore di zoccoli sulle macchine (sabotatore) mi fa un po' ridere: qui non stiamo parlando di macchine chiamate a svolgere compiti ripetitivi, ma di macchine di centinaia di migliaia di tonnellate chiamate a muoversi in mare, un elemento che sappiamo tutti quanto ci possa far sentire insignificanti, con una quantità di variabili (diciamone una: il carico) in interazione costante con temperatura, vento, moto ondoso. In nome della moda dovremmo rinunciare al binomio uomo - tecnologia, potenza di calcolo - buonsenso? E' vero che la maggior parte dei danni, e qui interviene l'assicuratore, è causata dall'intervento umano, ma ciò non si risolve togliendo l'uomo e lasciando la nave in balia di mare, hacker, disturbi nelle telecomunicazioni (eh si, tutto ciò esiste), bensì aumentando il livello professionale degli equipaggi, migliorandone la formazione, ridondando di esperienza e buonsenso le procedure informatiche.

Integrazione sempre più spinta di tecnologia, preparazione e umanità, per il momento questa

è la via. E non solo in mare.

Infine, per la mia professione non sono preoccupato: la nostra missione consiste in aggregare moltitudini di eventi aleatori per farne un evento certo, trasformando il rischio individuale in certezza collettiva. Le navi senza equipaggio amplificano in maniera esponenziale non tanto la frequenza, quanto la potenziale gravità dell'evento dannoso: esattamente ciò che alimenta il nostro mestiere, che vivrà fino a che ci saranno rischi da trasferire dalle attività produttive a quelle finanziarie. Quando non ci sarà più bisogno di noi andremo finalmente per mare!

Stefano Sandri

Pseudonimo per doverosa riservatezza dell' A.D di una grande compagnia assicuratrice

Anche i robot dovranno fare i conti con l' equazione tra domanda e offerta

di **Massimo Granieri**

Penso che noi studenti nautici degli anni '70 siamo stati la prima effettiva classe che si è confrontata già durante gli studi con l'evoluzione della condotta della nave per poi diventare per chi ha continuato la carriera sul mare comandanti e direttori di "barche" 40 anni prima inimmaginabili. Allora la si chiamava Automazione Navale ed era tecnologia sempre più sofisticata per navi comunque condotte dall'uomo, ora questo termine fa già parte del passato e una nuova corrente di pensiero, imprenditori e inventori vuole la nave senza equipaggio.

Una nave che possa così nuovamente guadagnare in competitività, sicurezza e..fare star meglio l'uomo.

Competitività eliminando i costi diretti ed indiretti dell'equipaggio, un vantaggio che le prime navi-robot , se mai scenderanno in acqua, avranno inizialmente su quelle "umane" ; dopodichè o questo progetto si rileverà un flop, uno dei tanti nella storia della scienza e tecnologia, o sarà copiato da tutti gli armatori riportando nuovamente negli scagni degli armatori il problema della competitività.

Una soluzione nel migliore dei modi fittizia e temporanea che morirà nello stesso mare agitato in cui naviga l'attuale mercato dei noli inflazionato ormai da anni dall'overcapacity figlia di una politica armatoriale scellerata e da banche sempre più speculatrici .

Anche i robot dovranno fare i conti con l' equazione tra domanda e offerta.

Maggiore sicurezza eliminando l'uomo da bordo causa prima di sciagure, staremo a vedere meglio però non citare l'esempio dei droni bombardieri che quando usati 3 volte su 4 colpiscono asili, ospedali e popolazioni civili..Un errore irrisorio davanti a una tanker da 150/200.000 tonnellate che potrebbe con la stessa "precisione" colpire una diga foranea.

Vero che ora le navi sono condotte da discutibili equipaggi indigeni delle isole Vanatu, Kiribati etc, ma ancora una volta questa è un'altra scriteriata scelta di quegli armatori che hanno messo a terra veri naviganti qualificati perchè costosi e presto si affideranno ai robot...Il Giappone ora e presto Cina e altri paesi asiatici si preparano a costruire navi radiocomandate ma intanto ampliano le loro università e accademie nautiche sfornando sempre più personale di bordo e non solo ufficiali.

Un pò contraddittorio no?

Non sono per un ritorno al medioevo ma, come anticipato dal nostro Sandro Stefani, non sono per un inutile dispendio di tecnologia.

Il mondo a questo punto ha veramente bisogno di correre ancora per il record? Molti di questi progressi scientifici e tecnologici vanno in verticale cercando il podio e lascianodo

indietro la maggior parte dell'umanità impossibilitata a seguire questo ritmo. Povertà globale, disuguaglianza sociale, ignoranza e sottocultura crescente i frutti di questa corsa . Un mondo, che già in parte opera in remoto, non è più in grado di prevedere e controllare l'uomo, risparmieremo con i robot e spenderemo sempre di più in sicurezza, prevenzione e pseudo assistenzialismo sociale, alla fine vorrei vedere un bilancio. Mi piacerebbe una ricerca scientifica e tecnologica usata più intelligentemente rivolta in senso orizzontale verso i bisogni fondamentali della società, scolarizzazione, assistenza sanitaria, ambiente.

Non credo che le autonomous vessels ci faranno stare meglio. Da uomo semplice della strada non ho visto benessere nelle tante famiglie degli operai licenziati dalle fabbriche automobilistiche con l'avvento di robot. Chi dice questo è un falso profeta che agisce nel proprio unico interesse.

Fermo anch'io questa mia forse isterica corsa riflessiva, faccio silenzio e cerco di immaginarmi un mare percorso da quelle "cose" galleggianti . Non chiamatele navi non ve lo permetto! Quel giorno quel libro infinito scritto da quella "gente di mare" che da migliaia di anni ha percorso e vissuto sul mare, quel libro padre di tante altre culture e civiltà verrà chiuso. Non ci credo. Non lo accetto.

Massimo Granieri

LA NAVE UNMANNED, UN'OPERAZIONE DI MARKETING ?

di Sandro Stefani

Fra un impegno e altri viaggi , abbiamo strappato a Sandro Stefani, ultimo "testimone " della nobile stirpe dei realizzatori delle tecnologie avanzate a bordo , autore di volumi in proposito per Marine Engineers , alcune considerazioni sul tema delle navi intelligenti. Lo sentiremo ancora.

Navi più intelligenti o "unmanned"? Questo è un punto di vista da considerare. Il concetto di unmanned non è nuovo e se ne parlava già una trentina d'anni or sono.

Di diverso oggi da allora è la tecnologia di cui disponiamo. Tutto questo dibattito sulla nave "unmanned", a mio parere, sa molto di un'operazione di marketing ben orchestrata. "Parlate male di me ma parlatene" è una frase famosa che si rifà ad una citazione di Oscar Wilde e a questo concetto si è probabilmente rifatto chi ha avuto l'idea di lanciare questa proposta.

Questo non significa bocciare o essere contro questa idea, altrimenti si rischia di essere obsoleti e fuori dai tempi. Sicuramente può essere un "esercizio" tecnologico molto interessante, come dimostrato dai diversi progetti ed iniziative internazionali in corso. Possiamo essere certi che da queste ricerche scaturiranno nuovi sistemi e strumenti ancora più efficaci. Allora ben vengano queste nuove tecnologie che serviranno sicuramente a rendere una nave più "smart" grazie lo sviluppo di una serie di sensori adatti allo scopo in termini di precisione, affidabilità, ergonomia intesa come semplicità d'uso, ecc.

A sfavore della nave "unmanned" rimangono fattori non trascurabili quali la "safety" per quanto riguarda i provvedimenti in caso di incendio o incaglio, la "security" per quanto riguarda il carico ed altro ancora. La tecnologia conosciuta come "Internet of Things" potrà sicuramente fornire un contributo significativo.

Così avremo una nave veramente "intelligente", che significa più semplicemente maggiore sicurezza ed efficienza energetica. Ma, per favore, continuiamo al centro di tutto questo processo di innovazione tecnologica l'uomo, pur con tutti i suoi limiti. Perché, come scriveva Rudyard Kipling: *"mi raccontano che le moderne navi sono equipaggiate con quanto di meglio la conoscenza umana abbia disponibile. Però che il vostro sonno sia leggero, perché il mare non*

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Liguria, l'autostrada dei fiori (*quelli che le famiglie portano alle vittime*), un'arteria tutta da rifare per il traffico e le dimensioni dei veicoli di oggi . Un grave incidente raccontato dal surveyor di una compagnia assicuratrice recatosi sul posto. Carenze tutte italiane di Gaetano Mortola

Caro Decio, questa mattina mi sono svegliato male e mi lamento. E' il secondo lamento per la situazione dell'autostrada dei fiori A10. E' giusto chiamarla dei fiori, quelli che le famiglie portano alle vittime . Ho fatto una brutta esperienza il giorno 7/9/17 .

La mattina, circa alle 07.30 , (al Km 37) ,un trailer si sganciò dal tractor (che proseguì incolume fuori pericolo. I due piloti rumeni devono accendere un cero alla Madonna), si rovesciò sul fianco sinistro, proseguì nella sua corsa per almeno 100 mts rovesciando carico, distruggendo i due guardrail (in quel punto le due corsie sono vicine) e, rovinando il manto stradale. Il manto stradale fu anche rovinato dal liquido fuoriuscito da molte cisternette (Sapone liquido) e da alcuni barili di chimica per pittura. Finì anche nel Rio Basco sottostante, quindi inquinamento.

Questo incidente innescò le più lunghe code di traffico della storia di questa autostrada.:

Dalle 07.30 a sera circa alle 21.00. A Savona c'era il caos. Naturalmente tutti i porti limitrofi, Savona, Vado, Genova , subirono grossi problemi per l'imbarco, sbarco di containers come pure i traghetti. Se si potesse quantificare il danno in quattrini verrebbe certamente fuori una cifra altissima . Debbo dire che l'autostrada la mattina dopo era già stata resa agibile col manto stradale rifatto per almeno 150 mts. ed i guardrails riparati.

Chiamato da mio figlio, mi chiese di partire con urgenza per controllare il carico, per conto della compagnia assicuratrice. Quando si tratta di incidenti simili è bene che il perito arrivi al più presto sul luogo : può sparire molto carico !! Mi chiamò alle 11.36, alle 11.45 ero per strada, circa alle 14.00 ero al traverso del luogo dell'incidente, dovetti proseguire (per modo di dire) per Savona , uscire e rientrate nell'altra corsia.Raggiunsi il posto del sinistro alle 17.45. Faceva caldo, a parte l'aria condizionata in macchina . Meno male che mi porto sempre due bottiglie ghiacciate in una borsa termica. L'uscita dal casello di Savona ed il rientro fu un vero incubo.

L'incidente causato da piovasco all'uscita dal tunnel , velocità, pneumatici piuttosto consumati, ma anche dal carico pesante stivato quasi tutto di poppavia che, nella curva, ha scatenato una cospicua forza laterale . Dopo il tunnel una curva ampia ma una delle più pericolose. I miei commenti e di molti altri del mestiere : non doveva succedere. Il pilota, piuttosto esperto, doveva tenere conto della situazione delle sue ruote, dello stivaggio del carico, e delle curve di questa autostrada che ben conosceva.

Noi viviamo in un paese che si vantava di essere il settimo paese industriale del mondo poi, siamo man mano retrocessi a fondo scala , anche se i nostri attuali governanti dicono che siamo “ usciti dal tunnel” (sempre pronti a glorificarsi), certamente intendono il tunnel della “fogna”.

L'importanza di un raddoppio di questa autostrada si era fatto sentire decenni fa , siamo arrivati al 2017 e non è stato nemmeno studiato e fatto “due poli portuali” per limitare il traffico dei TIR da Genova a Ventimiglia e viceversa . Siamo il paese dell'immobilismo , della burocrazia, del menefreghismo .

Io penso , come lo pensano in tanti, che se idealmente nel nostro paese fosse esistito nei politici lo spirito responsabile e innovativo dei governi nordici il raddoppio dell'autostrada sarebbe già stato fatto da molti anni.

E se idealmente ci fossero stati gli israeliani al nostro posto , non solo avrebbero fatto il raddoppio da tempo ma , ai piedi dei piloni dei viadotti, avrebbero costruito delle cisterne per raccogliere l'acqua piovana . Pensa Decio quanti metri cubi ne può raccogliere un solo viadotto ad ogni piovasco !! Acqua sporca d'accordo ma opportunamente filtrata durante l'estate farebbe comodo.

Gli israeliani non solo avrebbero raccolto l'acqua ma le barriere antirumore costruite in questi ultimi anni per ordine della CEE le avrebbero certamente trasformate tutte in pannelli solari. Ti faccio ridere, forse avrebbero costruito dentro i tunnel delle camere stagne per produrre champignon !!!

Un pensiero anche alla grande siccità di quest'anno. Tu pensi che verrà fatto qualcosa per non incorrere nuovamente nei gravi problemi che la mancanza d'acqua ha prodotto all'agricoltura? No Decio, diranno che è stata una siccità passeggera e che la prossima estate sarà normale. Pensa alle opere fatte nei paesi che hanno politici responsabili per inviare l'acqua nei punti di maggior bisogno per l'agricoltura , vedi California, vedi l'acqua di fogna nell'area di Chicago pompata nei campi, vedi ciò che hanno fatto nei paesi bassi e in tanti altri posti.

Capt.Gaetano Mortola Master Mariner Senior Surveyor

AUTOSTRADE: PARLANO I CAMIONISTI di Stefano Briata

La mattina del 17 settembre 2017, puntuali come sempre, sulla A10, nel tratto tra Albisola e Genova Voltri, e sulla A7, nel tratto tra Busalla e Genova Bolzaneto, sono avvenuti due incidenti che hanno avuto come protagonisti altrettanti TIR che si sono rovesciati su di un lato.

Le cause sono molteplici.

Per la cronaca i due TIR hanno sbandato: sulla A10 subito dopo la galleria, prima dello svincolo di Albisola, il mezzo pesante ha sbandato rovesciandoci di lato, demolendo il palo della segnaletica autostradale (e non il Tutor della velocità come continua, o quasi, a dire il Secolo XIX, dato che è molto più avanti), perdendo anche tutto il carico di saponi e dentifrici: aggiungo che quando si esce dalla galleria c'è una brutta curva in discesa; sulla A7, non so in che punto preciso, ma leggendo ho capito che è successo subito dopo lo svincolo di Busalla, e in quel punto c'è un brutta curva in salita, che se affrontata a forte velocità sbandi facilmente, il TIR in questione, non si sa se per la velocità o altro, ha sbandato di lato perdendo il carico di tubi.

La maggior parte dei lettori (almeno penso) è convinta che i camionisti siano dei pirati della strada, ma pochi conoscono lo stato delle due arterie autostradali e le condizioni in cui lavorano oggi i camionisti.

Come avevo spiegato in una precedente DL News (DL News n. 13 del 31 marzo 2017), l'autostrada A10, nel tratto compreso tra Albisola e Genova Voltri, in origine era a careggiata

unica per doppio senso di marcia, poi a metà anni '70 il tratto in questione è diventato a senso unico in direzione Genova a doppia corsia più quella di emergenza, poi negli anni '90 trasformata tre corsie per snellire meglio (?) il traffico eliminando la corsia d'emergenza, ma il problema è che le tre corsie sono di larghezza inferiore secondo quanto prevede il codice della strada, con evidenti difficoltà per TIR e camion di una certa lunghezza ad affrontare le curve strette (chi l'affronta con l'auto stando dietro ai mezzi pesanti può notare questa situazione). Lo stesso problema si verifica lungo la A7 (Milano-Genova) nel tratto compreso tra Serravalle Scrivia e Genova Ovest, dato che è tutto curve con limite massimo per quasi tutta la tratta di 80 km/h, con curve molto strette, pericolose quando piove, nevicata e ghiaccio; voglio rammentare che questa strada è chiamata anche Autocamionale della Valle del Po, aperta al traffico nell'ottobre 1935 per permettere ai camion di superare agevolmente i Giovi. Ma ora entriamo in questioni più interessanti che riguarda non solo una categoria di lavoratori (i camionisti) ma anche noi utenti di autostrade, lavoratori e consumatori. Commentando un post di una cara amica che si occupa molto del sociale, in merito all'incidente accaduto, su Facebook (so che a molti non piace), ho avuto occasione dialogare con amici camionisti che hanno riportato delle testimonianze molto interessanti. Leggiamole. Ecco la testimonianza di Giovanni Manetti: <<Volevo aggiungere una cosa a quello già scritto da Stefano... Io è dal 1990 che guido un tir; quando ho iniziato, lo si faceva per passione e prima di darti un camion dovevo fare la famosa gavetta con un'autista più anziano, che a sua volta dava il benessere al datore di lavoro. Era un lavoro ben retribuito. Poi è subentrato l'euro e l'Unione Europea con tutti 'sti autisti arrivati dall'est (europeo, ndr) e dall'Africa. Risultato: stipendi dimezzati; per non parlare dei contratti e vari verbali. Tutto questo cosa vuol dire? Io italiano con famiglia mi fanno un verbale, mi ritirano la patente, io e la famiglia ce l'abbiamo a quel posto, scusate il termine, ma ci vuole; loro (autisti est e africani, ndr) vanno al loro paese di origine e ritornano con la patente. Non è tutto....posso fare un elenco fino a domani, scusate lo sfogo>>.

Anche P.P. ha contribuito al dibattito con queste parole: <<Ho iniziato anch'io nel 1990, e confermo quanto scritto da Giovanni. Anche sui camion italiani gli autisti sono in grandissima parte stranieri, con basi sicuramente diverse da quelle che abbiamo avuto noi. Aggiungo comunque, che tenendo conto del numero circolante dei mezzi pesanti rispetto alle auto, in rapporto ai chilometri percorsi, sono molto maggiori gli incidenti delle auto. Purtroppo è la dimensione a fare la differenza. Si ribalta un'auto e crea un disagio, un camion un gran casino>>.

Un altro camionista ha denunciato le dimensioni delle tre corsie della A10 non a norma nel tratto compreso tra Albisola e Genova Voltri.

I problemi sembrano irrisolvibili ma non lo sono.

1) Inutile dire che la A10 e la A7 nei tratti più volte citati sono da rifare ex novo secondo le esigenze e normative di oggi, senza dimenticare che la prima è un'autostrada internazionale che arriva fino a Marsiglia, o quasi; la seconda ha la sua importanza, non solo per il Nord Europa, ma anche e soprattutto per la presenza dei retroporti di Arquata Scrivia, Rivalta Scrivia, Novi Ligure e Tortona.

2) Problema essenziale, che piaccia o no a molti, è il lavoro strettamente legato all'euro e all'Unione Europea, e molti di voi potrebbero non essere d'accordo, ma per capire queste situazioni bisogna provarle sulla propria pelle.

Dico questo perché da quando la CEE si è trasformata in UE ed è entrato in vigore l'euro i problemi per i lavoratori italiani si sono moltiplicati come ha ben spiegato l'amico Giovanni Manetti e questo vale per tutte le categorie, compresi gli ufficiali marittimi e il personale marittimo nostrani tra contratti di lavoro e corsi di aggiornamento.

Questa esperienza l'ho provata anch'io e ho capito benissimo cosa significa vivere con contratti di lavoro a termine, per cui se vogliamo fare cessare questo stato di cose si deve

tornare indietro, tornando alla CEE e alle divise nazionali. Stefano Briata

I porti italiani sono pronti alle sfide del commercio globale?

di Nicola Silenti

Adeguarsi, aggiornarsi, modernizzarsi. I porti italiani reagiscono agli impeti e alle nuove richieste del mercato globale con un'ampia opera di rinnovamento delle infrastrutture e dei mezzi. Un'opera di trasformazione e di miglioramento delle dotazioni e delle attrezzature votata ad alti criteri di efficienza e di produttività, in una nuova visione dello shipping incentrato su servizi di eccellenza e qualità. Una strada che passa per l'innovazione e l'adeguamento dei perimetri portuali e dei retro porti, la dotazione di gru sempre più prestanti per il sollevamento e lo spostamento delle merci e il restyling delle banchine, destinate oggi alle nuove e sempre più grandi navi container, con l'obiettivo di accorciare i tempi dello stazionamento dei contenitori in porto ed agevolarne il trasporto nella terraferma verso i punti di destinazione. Una strada che passa anche per una maggiore digitalizzazione dei servizi, un più razionale potenziamento dei collegamenti (stradali e soprattutto ferroviari) e una più efficiente automatizzazione delle banchine.

Un'attività che sta coinvolgendo in tempi e modi non troppo dissimili quasi tutti gli approdi del Paese da nord a sud nel comune obiettivo di garantire in modo rapido e sicuro i servizi di carico e scarico alle grandi unità navali che arrivano colme di derrate dall'Oriente e, soprattutto, dalla Cina per il mercato europeo. Un traffico che sta cambiando le storiche rotte dei traffici e dei commerci in Europa e che costituisce l'occasione per restituire all'Italia il primato mediterraneo nelle rotte commerciali con l'Asia, interessate non soltanto dagli approdi dell'imponente produzione industriale cinese, ma anche dal fiorente mercato degli idrocarburi del Caucaso e della Russia occidentale: un mercato, quest'ultimo, che vede gli analisti concordi nel prevedere per i prossimi decenni rendite e scenari di crescita anche per l'indotto. Uno scenario allettante che non può essere ignorato né tantomeno lasciato ad altri più lungimiranti concorrenti e che impone alla classe dirigente italiana un serio e profondo ripensamento della politica marittima nazionale, ingiustamente lasciata sola negli ultimi decenni e tenuta viva, come testimonia l'esperienza quotidiana, da un'avanguardia di imprenditori e di professionisti del mare capaci di brillare a dispetto di una abituale solitudine.

In questa cornice di mutamenti che interessa oggi i nostri approdi, si inseriscono i dati economici di un settore che sembra mostrare ogni giorno di più margini significativi di crescita e prospettive incoraggianti di uno sviluppo stabile e duraturo. Scacciati i demoni di una crisi economica prolungata come mai nel dopoguerra, oggi realtà come Genova e Trieste palesano una vitalità che non può certo essere definita accidentale, ma al contrario il prodotto di un lavoro costato anni di sacrifici e di investimenti che oggi si mostrano in tutto il suo carico di ocularità e lungimiranza. Due realtà, Genova e Trieste, da tempo individuate dalla Cina insieme al Pireo come quelle più strategiche nei traffici del Gigante d'Oriente con il Vecchio continente.

Per queste ragioni, nello scalo del capoluogo ligure al terminal di Voltri – Prà sono entrate in funzione negli ultimi mesi le nuove maxigrù Gooseneck di 90 metri di altezza, capaci di provvedere alle operazioni di carico e scarico per le mega vessel, cioè le enormi navi da 20 mila TEU.

Gru più alte di circa 30 metri delle precedenti, per un parco totale entro l'anno di 12 gru, di cui 8 destinate alle mega navi. Un investimento da circa 100 milioni di euro che testimonia

L'operatività e l'avvedutezza della direzione dello scalo ligure, ma che attende con ansia da anni il secondo binario ferroviario, vero suggello a un'espansione e un incremento dei traffici su rotaia da e verso lo scalo.

Segni ugualmente positivi arrivano da Trieste, che registra nei primi sei mesi di quest'anno un incremento di quasi l'uno per cento del traffico complessivo rispetto al 2016. Una crescita che riguarda soprattutto il settore dei containers, a testimonianza dell'efficienza e della portata strategica di un porto capace di garantire collegamenti ferroviari giornalieri con tutta l'Europa.

Nicola Silenti (10 settembre 2017 destra.it)

TRATTAMENTO ACQUE DI ZAVORRA : NON SIAMO ANCORA PRONTI

L'8 settembre entra in vigore la Ballast Water Management (BWM) Convention dell'IMO e Esben Poulsson, presidente dell'ICS ha affermato che l'industria nel complesso potrà spendere circa \$USA 100 Mld per installare i nuovi sistemi di trattamento delle acque di zavorra richiesti dalle nuove norme ed ha invitato armatori, produttori di apparecchiature e governi a cooperare per assicurare che una corretta attuazione di questo significativo regime di regolamentazione garantisca il massimo vantaggio per l'ambiente. "Dobbiamo garantire, per quanto possibile, che i sistemi installati sulle navi saranno effettivamente adattati a tutte le condizioni operative conosciute nel mondo. Pertanto, raccomandiamo alle compagnie di navigazione di chiarire ai produttori di apparecchiature che verranno presi in considerazione solo i sistemi di trattamento che sono stati certificati conformemente agli standard IMO approvati nel 2016, anche se questo non è ancora un requisito obbligatorio". L'ICS ha accolto con favore l'importante decisione assunta a luglio dall'IMO di adeguare le date di attuazione della Convenzione, affinché le navi esistenti (vale a dire navi costruite prima dell'8 settembre) non debbano installare sistemi di trattamento fino alla data del loro primo rapporto di ispezione International Oil Pollution Prevention (IOPP), dopo l'8 settembre 2019".

Poulsson ha poi aggiunto di riconoscere l'approccio pragmatico all'attuazione adottato dagli Stati membri dell'IMO che hanno accettato gli argomenti dell'ICS e di altre associazioni di industrie, secondo i quali non è logico, dal punto di vista ambientale, richiedere a migliaia di navi di essere conformi fino a quando non possono essere dotate di sistemi approvati secondo gli standard più rigorosi. "Gli armatori devono sfruttare appieno questo tempo aggiuntivo per identificare e investire in tecnologie molto più robuste a vantaggio dell'ambiente - ha dichiarato Poulsson - e in considerazione delle significative concessioni dell'IMO in merito alle istanze del settore, le compagnie di navigazione non dovrebbero prevedere ulteriori ritardi nel programma di attuazione" e al contempo l'ICS incoraggia tutti gli Stati membri dell'Imo a ratificare la BWMC il più presto possibile. www.confitarma.it.

Digitalizzazione, automazione, internet, attacchi informatici: le sfide di IACS

Londra .Il 6 settembre a Londra, nel corso di una conferenza stampa, Knut Ørbeck-Nilssen, nuovo presidente IACS (International Association of Classification Societies), nonché

CEO di DNV GLMaritime, ha illustrato le principali attività che nei prossimi 5 anni intende attuare per garantire l'adeguato supporto all'industria, in primis rivedendo i criteri di adesione al fine di migliorare qualità e prestazioni. "Dobbiamo adattare i regolamenti alle nuove esigenze e rimuovere le barriere che impediscono lo sviluppo di nuove tecnologie". Forse la sfida più grande quella posta dalla digitalizzazione dell'industria marittima, dall'automazione e dalla connettività delle navi a Internet, con i conseguenti rischi di attacchi informatici. "Per aiutare l'industria marittima a continuare a svolgere il suo ruolo vitale nel commercio mondiale, dobbiamo lavorare su iniziative che aumentano la capacità dei membri IACS di offrire servizi innovativi, pertinenti ed efficienti", ha detto Ørbeck-Nilssen.

Lecture ed eventi

AL TINO IL MUSEO DEI FARI

Caro Decio, il 13 settembre, alle ore 09.00 all'Isola del Tino, presso il faro, si è tenuta l'inaugurazione del Museo dei Fari, un'iniziativa dell'Associazione il Mondo dei Fari di cui, io sono il presidente e io sono stata la madrina dell'evento. Si tratta della prima iniziativa del genere, se si esclude quella della Lanterna di Genova, portata a termine dal gran lavoro di volontari della Marina e non che hanno lavorato a tempo pieno per riuscire a terminare il tutto in tempo.

Il faro del Tino sarà poi aperto al pubblico, come ogni anno, nei giorni 16 e 17 settembre, nella ricorrenza di San Venerio, patrono dei faristi. E' allo studio un'apertura al pubblico in altre date per permettere di visitare il museo, ma ancora è allo studio, ti terrò informato.

IL NAUFRAGIO DELLA

BALENIERA ESSEX E LA LEGGENDA DI MOBY DICK.

E' in uscita un mio nuovo libro, dovrebbe essere in vendita prima della fine del mese, si intitola IL NAUFRAGIO DELLA BALENIERA ESSEX E LA LEGGENDA DI MOBY DICK. L'editore è Magenes. 241 pagine, 15 euro .

E' un pezzo di storia della baleneria del 1800, un naufragio famoso e per scriverlo mi sono basata sui diari di due dei superstiti e su documenti manoscritti di Herman Melville fornitimi dalla Harvard University. Oltre che sulla mia fantasia !!!

Lilla Mariotti

MARINAI E PORTUALI SCRITTORI

di Ugo Doderò

Caro Decio, debbo congratularmi vivamente con te per aver scritto quel "Marinai e portuali scrittori, il loro luogo, la loro lingua". Lungi da me l'adulazione, tu sai ch'io non ho mai peccato di "piaggeria" nei confronti di alcuno, tantomeno verso di te. Certo che i

Comandanti di nave, i Masters, hanno avuto nel loro percorso di vita sul mare infinite occasioni per vivere personalmente e professionalmente (in quanto ne erano obbligatoriamente i protagonisti) gli approdi, gli atterraggi sui grandi scali delle città portuali, o sulle banchine dei piccoli approdi e sugli enormi corsi d'acqua del nord e del sud America o di altri paesi. Una simbiosi va ad unire la professionalità del "Log Book"- Diario di Bordo- sia sulla vita ed anche su ciò che si poteva ammirare da bordo . Lo stesso interesse che si ha per la vita sul mare, si trova pure in coloro che lavorano in banchina : i "Camalli", i "Carbunin" e tutto il resto della mano d'opera che ruota attorno alla banchina stessa: Agenti Marittimi, Spedizionieri, ecc. Ovviamente i temi sui quali possono scrivere, ed avranno scritto i Masters, sono infiniti: sulla vita di bordo, sulla convivenza tra tutti i membri dell'equipaggio, ecc.ecc. Quanto scriviamo ci porta pure ad esaminare la cosiddetta "Malattia del ferro" che rende quasi impossibilitato il navigante a lasciare il "bordo" per un lavoro a terra in quanto legato a quelle lamiere siano esse nuove o rugginose. Questo attaccamento alla nave sia essa un vecchio veliero, o una carretta, o una vecchia nave Liberty (ammesso ve ne siano ancora), lega i Comandanti, come pure il resto dell'equipaggio , a quel natante vecchio o nuovo che sia. In fondo la nave, con il suo equipaggio, è come un'azienda che trasporta da una parte all'altra del globo terracqueo merci o rinfuse o combustibili e, chi ne è il responsabile? Il Comandante che guida la nave attraversando oceani, stretti,ecc. Il Master ha su di sé tutta la responsabilità della conduzione del mezzo. Ma, caro Decio, tu descrivi tutto ciò con una narrazione "poetica" ricca di emozioni ed in fondo i Capitani , e gli altri scrittori che narrano di navi o di approdi o di vita in mare o sulle banchine, sono dei "Poeti". Per chi ha navigato, anche poco, sa che il mare può rimanere cucito sulla propria pelle con le sue bonacce,con i suoi hurricanes, con le sue aurore ed i suoi tramonti, con tutto ciò che sa di mare. Ne è un fulgido esempio il libro "Navigando sul mare dei ricordi" edito dall'Associazione ex Allievi e Docenti dell'Istituto Nautico San Giorno sul quale sono stati pubblicati scritti appunto di ex Allievi – divenuti poi Comandanti - con l'unica eccezione del sottoscritto Ugo Dodero ex Uff.le Marconista che ha partecipato con quattro scritti narrando significativi momenti del suo navigare. Ugo Dodero

SICUREZZA E STORIA DELLA NAVIGAZIONE

LA GRANDE LEZIONE EDUCATIVA DELLO STUDIO DEI FARI

di Silvestro Sannino

Caro Decio, il tuo invito a segnare la posizione geografica dei 37 fari descritti da Annamaria Lilla Mariotti va accolto perché ha un sapore simpatico di un gioco ed anche un significato didattico dal momento che si ha l'occasione per utilizzare una carta geografica, che rimane sempre una potente visione sintetica del nostro mondo, con un problema grafico dovuto alla scala della stessa.

L'argomento trattato nel recente DL NEWS – Il FARO – è tra i più emblematici e suggestivi dell'universo Navigazione e dintorni, come lo possono essere la bussola, la carta nautica, il sestante, il cronometro e pochi altri. Quando un tema esce dagli angusti confini della scienza e della tecnologia, seppure di antica pratica ed importanza, per vestire gli abiti letterari è sempre un evento felice e da apprezzare nella misura in cui si riscontra una presentazione sobria e ricca di spunti di vario genere come in questo caso.

Il termine Faro è da tempo un riferimento sia sul piano reale sia nella sfera metaforica. Esso è un simbolo che va ben oltre il nome dell'isoletta che si trova di fronte al porto di Alessandria, terra bassa e senza alture, ove venne costruito per volontà dei Tolomei, secondo il progetto di Sostrato di Cnido: un'opera imponente che si ritiene superasse i 130 metri di altezza. Solo a pensare la fatica per issare lassù la legna da bruciare vengono i brividi; ma la sua luce indicava l'approdo sicuro ai naviganti a quel luogo che irradiava anche la cultura ellenistica di Callimaco, di Teocrito, di Apollonio Rodio, di Eratostene, di Euclide...per non parlare di Apollonio di Perga, di Aristarco da Samo e di un certo Archimede; Alessandria si fregiava ancora di una Casa delle Muse, il Museo con annessa la famosa Biblioteca che arriverà ad avere una dotazione libraria che si stima intorno ad un milione di libri. Si il Museo, altro termine di riferimento di grande rilevanza culturale, anche se troppo spesso abusato e banalizzato, a ricordare quello stile Alessandrino sobrio, concreto, ricercato, diretto ad un pubblico di intellettuali colti, di buon gusto e dalle esigenze raffinate, che ha pochi termini di paragone nella Storia.

Il Faro di Alessandria indicava la rotta sicura in un'epoca in cui altri fuochi venivano accesi lungo le coste, fuochi fatti per ingannare i naviganti e farli naufragare in modo da depredate poi il relitto e la merce della nave, in nome del diritto di naufragio.

I Romani, oltre a liberare i mari facendo pulizia dei pirati, eressero Fari in luoghi strategici di coste basse da Ravenna a Boulogne nel Mar di Britannia. E durante l'Alto Impero Claudio fece costruire il Portus alle foci del Tevere dotandolo di una struttura analoga al Faro di Alessandria per favorire l'atterraggio delle navi; Plinio cita anche una faro di Pozzuoli ma qui le esigenze erano limitate perché le navi Alessandrine, come ci ricorda Seneca, avevano a riferimento le isole e le coste alte di Napoli.

Carlo Magno mostrò attenzione e sensibilità per l'esigenza di preziose indicazioni visive ai naviganti; ma la Lanterna di Genova del 1139 e i fari della Meloria e di Porto Pisano non sembra avessero altri "colleghi" in attività, a parte forse quello di Cordouan al largo di Bordeaux. Il Compasso da Navigare, il primo Portolano moderno del 1250 circa, così descrive la città della Lanterna: "Genova porto fatto de modo et uno capo da ponente che se clama Capo de Faro, en lo quale una Torre blanca et alta en la quale si fai la nocte gran fano. Sopre la dicta torre una chiegia la qual se clama San Benegno...sopra Genova una montagna acuta che se clama Peraldo..." .

I naviganti del periodo delle scoperte geografiche scoprirono nuove coste per milioni di miglia nautiche senza riferimenti visivi notturni, salvo quelli concessi da una discontinua luce lunare, navigando acque piene di insidie di ogni tipo...eppure riuscirono quasi sempre ad andare e... furon poscia esperti di tornare!

Dopo Portogallo e Spagna le nazioni del nord-Olanda, Inghilterra, Francia...- prendono in mano le redini in campo navigatorio ed affinano i servizi idrografici. Si descrivono meglio le coste, si istituiscono servizi di pilotaggio locale non occasionale, si migliora la cartografia nautica...Nel 1500 nasce la corporazione di Trinity House che col tempo svolgerà compiti sempre più estesi. Gli inglesi costellano le loro coste con fari e fanali posti nelle zone di pericolo. Tra questi il faro di Eddystone nella baia di Plymouth nel 1696, il cui progettista Henry Winstanley era talmente fiero e sicuro della sua opera che si augurò di essere ivi il giorno della tempesta più cruenta. E questa non si fece attendere molto. Il 26 novembre del 1703 una tempesta violentissima flagellò e devastò la Manica per alcuni giorni; il faro fu distrutto e con esso perirono il progettista ed il guardiano del faro (the houselight's keeper)oltre ad alcune migliaia di persone della Royal Navy e di civili. Il tragico evento fu descritto con intensa partecipazione emotiva da Daniel Defoe, ma con lucida e razionale visione mentale, in un racconto -The Storm- di alta drammaticità e di profonda analisi, ritenuto un riferimento paradigmatico dei moderni reporting giornalistici. L'eccellente scrittore e uomo d'affari cercò di spiegare anche le cause delle tempeste con argomenti ben

articolati e di ampio respiro. Defoe sarà poi l'autore di quel celebre Robinson Crusoe, ritenuto da Rousseau il libro ideale per l'educazione dei giovani, libro che fu tradotto nel maggior numero di lingue, dopo la Bibbia. Scampò alla tempesta del 1703 Sir Cloudesley Shovell il quale però finirà sugli scogli di Scilly appena quattro anni dopo, nel 1707. Il faro di Eddystone fu ricostruito in legno, resistette con onore ed orgoglio ad una gran tempesta nel 1744 ma andò in fumo 11 anni dopo. Fu infine rifatto nel 1759 da John Smeaton, un geniale ingegnere molto stimato negli ambienti della Royal Society.

R. Hamblin suggerì e brevettò nel 1730 un prototipo di battello fanale ed il primo esemplare fu attivato alla foce del Tamigi due anni dopo. E tutte queste attività si svolgevano sotto l'attenta guida di Samuel Pepys.

I sistemi di illuminazione diventano sempre più efficienti. La legna fu sostituita da oli vegetali, da resine e quindi da oli di animali (balena). Il combustibile bruciava in una camera munita di finestre. La fonte termica fu concentrata in gruppi di candele e dal 1780 le lampade furono schermate per meglio dirigere i fasci luminosi. Per opera di Teulère e Borda dal 1785 furono sperimentati i riflettori parabolici e le eclissi di luce. In tal modo si otteneva una maggiore portata e si aveva un modo per riconoscere il faro. Era un gran passo in avanti e faceva da preludio alle geniali innovazioni di Augustin Fresnel che intorno al 1820 introduceva l'illuminazione con le lenti a scaglione formate da un sistema di rifrattori a prisma disposti secondo una geometria ben precisa, in base alle leggi dell'ottica che lo stesso Fresnel aveva rielaborate ed affinate.

Le lenti a scaglioni erano state già ipotizzate dal grande naturalista e filosofo Buffon. L'idea venne rivendicata anche dallo scozzese Sir David Brewster, nome ben noto a chi si occupa di propagazione di onde elettromagnetiche, ma la Mémoire di Fresnel letta alla Académie des Sciences il 29 luglio 1822 contiene elementi sufficienti per attribuire al fisico-ingegnere francese la paternità del sistema di illuminazione dei fari con lenti a scaglioni.

I fari si moltiplicano sulle coste di tutto il mondo; il loro numero è dell'ordine di alcune migliaia. Le caratteristiche architettoniche e costruttive variano in un repertorio ricco di soluzioni originali ed eleganti. Il guardiano del faro (the lighthouse keeper) attira l'attenzione di letterati e scrittori. L'americano Edgar Allan Poe, scrittore prolifico e acuto come pochi, è uno di questi. E poi la nostra Annamaria Lilla Mariotti che ha un bel fegato di andare a vedere i fari da vicino, anche in capo al mondo. La figura si ammanta di un alone di fascino, nella sua vita drammatica, solitaria e pericolosa fino a sconfinare in forme e scene di orrore. Poi il fisico svedese Gustaf Dalén, intorno al 1910, trova il modo di accendere automaticamente i fari alimentati ora da acetilene e da oli minerali, mediante un dispositivo termico solare che gli farà guadagnare il premio Nobel, con grande sollievo per le balene, ed il lighthouse keeper può andare in pensione anche se i fari continuano ad indicare la via ai naviganti.

Caro Decio ti chiedi se i fari siano ancora necessari, se abbiano ancora ragione di esistere nell'epoca del radar e degli aiuti satellitari alla navigazione. La risposta l'hai fornita già ma vorrei aggiungere un'altra considerazione. Quando gli ufficiali di guardia dovevano riconoscere i fari con quel conteggio dei lampi e delle eclissi fatti con i "diti" delle mani aperti con ritmo cadenzato, avevano il modo di memorizzare la sagoma e gli aspetti delle coste come riportati negli schizzi dei Pilots, in una visione tridimensionale. Con l'avvento del radar l'osservazione visiva dei punti notevoli delle coste è divenuta sempre più rara e lo scarso esercizio a questa operazione nautica rende l'uomo poco sensibile a valutare correttamente la topografia del luogo con gravi rischi in caso di emergenze impreviste, come tanti casi reali stanno a dimostrare. Ma qui il discorso si apre su altri itinerari ben noti a te che ti sei occupato spesso di "errore umano" nel campo dello shipping, e da ultimo hai richiamato, poco tempo fa, un importante lavoro di Lorenzo Spinelli dal titolo Sicurezza e Sinistri Marittimi, sul quale penso sia il caso di tornare con un intervento più specifico.

A CHE SERVE ARRABBIARSI ?

Ogni volta che m'incazzo, penso sempre a che senso avrà fra cent' anni.

di Ugo Doderò

Voglio riflettere profondamente sul significato di questo aforisma molto valido sul piano di un'etica comportamentale.

A che serve arrabbiarsi? Assolutamente a nulla, poiché dopo l' incazzatura che ci rovina l' esistenza, le meningi, il fegato e così via, siamo al punto di prima costretti a subire il torto, il sopruso e le angherie di chi –persona o ente – ci ha fatto inalberare.

Un esempio?

Bene, attualmente siamo tutti costretti al pagamento di pesanti imposte per raddrizzare il bilancio di questa nostra super indebitata patria per sanare debiti pregressi dovuti ad una finanza allegra condotta da chi ci ha governato prima....Chiedetemi : serve incazzarsi? Assolutamente no, in quanto siamo obbligati per legge a pagare e, se non lo facessimo subiremmo altre ingiunzioni di pagamento ben più gravose.

E' pur vero che, per consolarci, possiamo rivelare a noi stessi, senza tema di smentita, che questa non è democrazia, ma arbitrio,in quanto chi è stato eletto dai cittadini per sedere sugli scranni del parlamento non avrebbe dovuto rovinare le già esangui casse dello Stato.

Volete altri esempi?

Ha senso incazzarsi se un utente della strada – sia esso automobilista o motociclista -, dopo un sorpasso azzardato, vi schernisce alzando in bella vista il dito medio di una mano, sia essa sinistra o destra, con un significato scurrile ma ben preciso?

No, non ha senso, non si risolverebbe nulla, neanche inseguendolo per insultarlo mettendosi così sullo suo stesso livello di cattiva educazione e scurrilità.

Comunque, a nostra consolazione, possiamo affermare che questo tema è vecchio quanto il mondo, e, a dimostrazione di ciò, vi trascrivo qui di seguito questa favola di Esopo, molto esplicativa:

Il vento ed il sole.

Il vento Borea, un vento di tramontana freddo ed impetuoso, ed il sole litigavano per stabilire chi dei due fosse il più forte. Un giorno si misero d' accordo: avrebbero considerato vincitore chi fosse riuscito a togliere di dosso i vestiti ad un viandante. Cominciò Borea che iniziò a soffiare forte.

L'uomo si stringeva i vestiti ed il vento si metteva a soffiare con violenza ancora maggiore. Allora il viandante, che era sempre più tormentato dal freddo, aggiunse a ciò che aveva addosso un secondo mantello. Borea stanchissimo, lasciò il suo uomo al sole. Questi, dapprima iniziò a splendere con moderazione, senza esagerare, poi, quando l'uomo si tolse il mantello che aveva aggiunto agli altri vestiti, sprigionò un calore sempre più forte. A questo punto l' uomo, non potendo più resistere, si spogliò nudo e andò a fare il bagno nel fiume che scorreva lì vicino. La favola ci fa capire che la persuasione è spesso, quasi sempre, più efficace della violenza.

Le favole di Esopo, come quelle di Fedro , sono sempre piene di morale e di buon senso.

-

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DEMOCRAZIA ANTE LITTERAM (Storia vera)

Frequentavo la quarta elementare alla scuola che allora si chiamava "Orietta Doria" di via Vincenzo Ricci. Era il 1946, il primo anno del dopoguerra. La mia compagna di banco era la più povera di tutte noi, nel senso che se noi indossavamo abiti già appartenenti a sorelle o anche a cugine o anche a figlie di qualche vicino di casa, lei pareva che non avesse nemmeno parenti o vicini di casa in caso di fornirle capi di abbigliamento da riciclare. Era classificata povera e come tale, pensate un po', discriminata. La capoclasse, eletta a scrutinio segreto, durava in carica un certo tempo dopodichè si votava per dare l'incarico ad un'altra compagna. Di solito si votava per quella che al momento ritenevamo la più "elegante" e la più brava negli studi che, appena in carica, assumeva sempre atteggiamenti sussiegosi, come si dice anche adesso, "da capoclasse". Forse anche per questo, durante una delle ultime votazioni, fu eletta a grande maggioranza, quasi all'unanimità, la mia compagna di banco, la bambina sempre discriminata, quella considerata la più povera, che svolse le sue mansioni con diligenza, senza mai sentirsi mille palmi super partes. Che lezione di democrazia demmo allora: scrutinio segreto senza franchi tiratori, elezione dei più meritevoli e non dei più belli o dei più ricchi, l'alternanza: i veri valori al potere! Tutto ciò mentre non conoscevamo nemmeno la parola democrazia e tantomeno il suo significato...Permettetemi di ricordare la nostra maestra di allora, la signora Costadura, che di certo col suo esempio e con la sua rettitudine ci aveva avviato, pur senza interferire nelle nostre scelte, verso un comportamento di grande civiltà, tanto che io, nonostante i miei anni, non ho mai dimenticato l'episodio e non posso fare a meno di usarlo come termine di paragone con la nostra attuale forma di democrazia.

(Pubblicato sul libro "Caro compagno di banco" de "Il secolo XIX")

CARLA MANGINI

FINE