

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 23 aprile 2019

“Viviamo in un’epoca in cui la fede nel progresso sta diventando la religione dei popoli. . Lo splendore superficiale delle merci si va via via sostituendo alla parola poetica ; le voci effimere del mercato e della città coprono il canto...” (Flavio Ermini, fondatore ANTEREM, rivista di ricerca letteraria , giugno 2018)

Corfole è un giornale di carta , ma anche in internet se proprio “morite”, distribuito gratuitamente in tutti gli esercizi della Val Fontanabuona, una ricca vallata alle spalle di Recco, Chiavari nel levante genovese. Lo citiamo, perché è un giornale tabloid fatto bene, da gente che sa vivere e lavorare, con rubriche e storie che ci toccano tutti i giorni, vero e vitale. Bravi .

BINOCOLO

QUEL MONDO FRAGILE DELLE CROCIERE

VIKING SKY , SINISTRI, GUASTI TECNICI, LE INCHIESTE

Crociere: non se ne deve parlare troppo ? Se si rompe per troppi sinistri l’atmosfera di ricreazione per milioni di persone, una potente lobby che difende un trend che dà lavoro ed eccellenze non guasta, ma un po’ di trasparenza non guasta neppure. (DL)

STATISTICHE

Cruise Lines International Association (CLIA), ha reso note le ultime statistiche mondiali sul settore delle crociere che continuano a crescere a ritmo sostenuto in tutto il mondo con un aumento di circa il 7% dal 2017 al 2018, per un totale di 28,5 milioni di passeggeri. Inoltre, il settore delle crociere rappresenta il 2% dell’industria globale del turismo e secondo l’ultimo World Tourism Barometer dell’UNWTO, nel fronte di un aumento del 6% degli arrivi turistici internazionali, per un totale di 1,4 miliardi, i viaggi in crociera sono cresciuti di quasi il 7%. Secondo CLIA il mercato nordamericano con oltre 14,2 mln di passeggeri (+9,4%) rappresenta il 49,9% del totale, l’Europa (quasi 7,2 mln di passeggeri, +3,3%), il 25,1%, Asia e Pacifico (5,7 mln pax, +3,9%), il 20%, Sud America (930mila pax, +9,4%), il 3,3% e le altre regioni (476mila pax, +12,4%), l’1,7%. In particolare nel Mediterraneo i crocieristi sono stati più di 4 mln, con un sensibile incremento del +8% sul 2017. 27 nuove navi da crociera mega e piccole sono (molti sono ordini) in costruzione attualmente nei cantieri del mondo.

“Casualty Update “ , presentato dal NTSB e Coast Guard , al “Seatrade Cruise Global 2019 “ di Miami .

Una nota di Piero Costa

MIAMI.Nel Panel presentato e coordinato da Morgan Turrel del NTSB (National Transportation Safety Board), si è parlato degli ultimi incidenti su navi da Crociera e delle azioni correttive che possono essere suggerite dopo i risultati investigativi .

Costa Concordia : è stato un errore umano del Comandante che ha navigato troppo vicino alla costa : per l'NTSB è un caso chiuso .

Wiking Sky : venti investigatori di Coast Guard e NTSB sono ancora al lavoro perché il caso pone dei problemi. L'incidente, causato dalla fermata contemporanea di tre su 4 generatori per la propulsione per “ Lube Oil Failure” durante la navigazione in mare tempestoso e vicino alla costa, non è un caso di Forza Maggiore . Gli interrogativi :

- Gli automatismi di protezione dei Macchinari , sono tarati correttamente ?
- Le condizioni del mare erano tali da fare prevedere un pericolo , e il Comandante , quale azione avrebbe dovuto intraprendere ?
- E' ipotizzabile definire certe condizioni di navigazione, oltre le quali una Nave è “ Non Abilitata “ ?
- Con una tecnologia avanzata per previsioni accurate delle condizioni atmosferiche, le Autorità preposte alla Sicurezza della Navigazione , possono obbligare il Comandante a modificare la Rotta ?
- Gli Armatori, nel fare itinerari tipo “ Excursion “ , devono prendere in considerazione navi idonee e con quali requisiti (Ice Class o simili) ?
- Se si individuassero “ Azioni Correttive “ , secondo la prassi del NTSB che fa Riferimento alla IMO, per l'introduzione di nuove regole oggi ci vogliono 4 o 5 anni . In caso di opportune e urgenti modifiche, come si deve intervenire ‘

Le investigazioni sono ancora in corso , e come d'uso , il NTSB le renderà pubbliche.

Sto raccogliendo gli appunti su un altro argomento , la formazione degli ufficiali per evitare rischi da " Fattore Umano " , a seguito di un fortuito incontro con un personaggio di ALITALIA , così ci risentiamo. Commenti ?

Piero Costa.

Il tuo contributo è autorevole, viene da organi fuori dal sospetto, ti risponderò brevemente poichè come tu sai nei sinistri l'ultima parola spetta alla magistratura ... , ma le considerazioni contenute nel Panel sono molto ma molto serie e condivise. Ho scritto una vita su questi argomenti partendo dall'errore umano e dalle concause, e dalla dovizia di un tempo di materiale documentale , magazine, newspaper, e dei registri di classificazione. Ottimo l'aggancio con l'aviazione civile; tanti anni fa con l'Istituto Italiano di Navigazione avevo stretto a Roma una alleanza con il com.te Petrosellini , primo a pilotare i grandi velivoli 747 , perché credevo e credo tuttora che ci debba essere una affinità tra la conduzione di una nave e un aereo, a partire dalla standardizzazione degli strumenti al piano di navigazione,all'aggiornamento del personale. Ma la tua richiesta di commenti non cade nel vuoto , segui quanto scrive il nostro autorevole collaboratore professor Enrico Calzolari.(DL)

RICEVIAMO E PUBBLICHIAMO NEL LIBERO DIBATTITO DI FATTI E DI IDEE

Sinistri ed errore umano

Perché non istituire un fondo per raccogliere le informazioni di prima mano ?
di Enrico Calzolari

Caro Decio ,ti ringrazio per la tua precisazione finale (*in realtà di Tobia Costagliola, ndr*) a proposito del mio intervento. Dice molto sulle Tue conoscenze e delle Tue convinzioni.

Io penso, come te, che la verità dei sinistri marittimi dovrebbe venire alla luce del Sole, sia per migliorare la professionalità dei marittimi, sia per ridurre i costi del “navigare necesse est”.

Personalmente ho esaminati alcuni casi di sinistri in cui il comportamento umano è stato determinante.

Il più incredibile è stato il caso dell’incendio della “Raffaello”, causato dalla dimenticanza dell’operaio di garanzia del cantiere di riavvitare il termometro misuratore della temperatura dell’olio della turbina, che, se serrato, andava verso la paratie e non permetteva di leggere i valori. Una banalità, risolvibilissima. Ma vi fu un’altra concausa, più subdola, legata a interessi personali di tangenti. Un giovane ufficiale, che doveva avanzare di grado, fu inviato a Taranto, a Maricensicur, per effettuare il test di spegnimento incendi. Rientrato a Genova, fece una relazione in cui scrisse che, se avesse avuto il respiratore in uso nella compagnia, non sarebbe potuto permanere nel locale per il tempo necessario per spegnere il fuoco. Gli fu chiesto esplicitamente che, se voleva restare in compagnia, avrebbe dovuto togliere quella frase dalla sua relazione. Chi conosce la storia dell’incendio della “Raffaello” sa che si andò vicini alla catastrofe (fusione delle casse nafta) proprio perché i pompieri non riuscivano a restare a lungo nel locale. Solo uno (fisico eccezionale) riuscì a rientrare e capire il problema.

Deprimente il caso dell’incidente capitato alla “Michelangelo”. Il comandante della nave, lanciata a tutta forza per un soccorso con mare proibitivo, quando ebbe il messaggio di cessato allarme, fece si ridurre i giri delle eliche, ma non attese che l’inerzia della nave si fosse smorzata e ordinò di virare, creando la catastrofe per la perdita del “pitching power”.

Stupido, ottuso, dovuto alla sclerosi da comando, il comportamento del comandante della “Amoco Cadiz”, che, di fronte alla comunicazione del primo ufficiale che paventava, con quella rotta, di finire in secca nelle Scilly Islands, rifiutò di fare una verifica e di cambiare rotta. L’Italia non vi fece una bella figura.

Goliardico il caso del comandante lericino che aveva appena ritirato dal Cantiere di Muggiano una delle navi della serie “Capitani del Lavoro”, che volle venire nella baia di Lerici per salutare la moglie (secondo la tradizione le mogli stendevano un lenzuolo bianco alla finestra per farsi riconoscere). Finì contro gli scogli che sono sotto il castello. Dovette rientrare in cantiere per le riparazioni e venne licenziato. Fu precursore dell’ inchino mafioso della “Costa Concordia”,

il cui accadimento creò molto dolore in tutta la marineria italiana. Certamente il comandante ne fu il responsabile, ma come non ritenere responsabile anche la Capitaneria, quando il radar di controllo rilevava che la nave, in ogni viaggio, chiudeva il transponder per uscire fuori rotta?

Modernamente testardo anche il comandante di una delle suddette navi della flotta Bibolini (nativo però di Milano) che, diretto a Newport News, in piena stagione dei cicloni atlantici, non volle cambiare rotta, procurando alla nave molti danni, che in parte emersero all'arrivo negli States e soprattutto emersero nello scafo quando la nave rientrò al Cantiere Muggiano per fine garanzia ("con queste navi è finita la vostra epoca della vela!").

Patetico il caso dell'affondamento della "Andrea Doria" per l'insieme delle concause che lo crearono. Invece di ridurre veramente la velocità in caso di nebbia, la si diminuì di soli due nodi. Non si sapeva inoltre che la linea di fede del radar era affetta da 5° di errore. Si cadde così nell'errore dell'accostata a sinistra ("vieni quattro gradi a sinistra, niente a dritta") credendo che bastasse per allargare la rotta del "Doria" dalla rotta dell'altra nave. Una illusione. Ma la grave colpa dell'affondamento fu ignorare la direttiva del cantiere di costruzione di allagare con acqua di mare gli spazi vuoti dovuti ai consumi di acqua dolce e combustibile, nonostante che nel viaggio inaugurale la nave ebbe ben 21° di sbandamento in prossimità di Nantucket. Tutti i comandanti delle navi gemelle accettarono la violazione di questa direttiva, e ciò avvenne anche per i comandanti della "Leonardo da Vinci", che nacque con le stesse linee d'acqua, ma con l'aggravante dell'aggiunta di un nuovo ponte.

Ciò spiega bene anche l'incidente occorso a questa nave al rientro da New York che portò a 240 feriti fra i passeggeri. La nave, entrata in Mediterraneo, ebbe il vento esattamente in poppa. Il comandante dette allora l'ordine di far rientrare le alette di rollio, per ridurre i consumi (ma anche per avere dalla compagnia un bonus personale!). All'altezza di Barcellona l'ufficiale di guardia dovette manovrare e la nave subì due potenti alambardate, di cui una raggiunse 20°. Essendo le sette del pomeriggio, i passeggeri stavano portandosi verso il salone ristorante, per il pranzo di gala del commiato. Vidi i passeggeri, soprattutto le signore, con i tacchi alti, volare e centrare le paratie a vetri che chiudevano la hall. Uno spettacolo terrificante. Anch'io cominciai a volare, ma riuscii ad aggrapparmi ad una delle colonne del grande salone. La colpa dell'incidente fu attribuita all'ufficiale di guardia, che avrebbe dovuto manovrare solo con pochi gradi di timone! Ovviamente venne sbarcato e licenziato. Come accettare un simile sopruso?

Dopo aver dato le dimissioni dalla società Italia, rientrato nel microcosmo lericino, mi dedicai alla barca a vela. Si presentò al circolo velico una coppia inglese, dotata di una "star" nuovissima, trainata da una grande Jaguar, armata con vele di primissima qualità. Mi chiesero se potessi accompagnarli a veleggiare nel golfo, per evitare eventuali pericoli. Passò una settimana e prima di ripartire mi offrirono un cocktail, ma non nel bar del circolo. Ci sedemmo in uno dei primi bar della calata. Passarono subito al sodo. Mi dissero che avevano tutte le informazioni su di me, e che dovevo narrare loro come era avvenuto

l'incidente dei 240 feriti sulla "Leonardo". Lui era un funzionario dei Lloyds di Londra, lei era una segretaria dell'ambasciata d'Italia a Londra.

Evidentemente noi italiani avevamo cercato, more solito, di fare i furbi, mentendo nella stesura dei rapporti su quel sinistro marittimo.

La menzogna è sempre in agguato nella ricostruzioni dei sinistri. Ricordo il caso in una petroliera che era entrata in Adriatico con nebbia fitta e doveva raggiungere Porto Marghera. Nel viaggio affondò un peschereccio. Mentre nel giornale di bordo era scritto che il comandante aveva ridotto la velocità, dall'esame delle carte nautiche usate nella navigazione emergevano punti nave fatti tutti con velocità di 15 nodi, il massimo per quella nave! Decisamente una brutta abitudine, denunciata peraltro anche dal comandante Tarabotto mentre stava tentando di vincere il "Nastro Azzurro", con il "Rex" che acquistava sempre maggior velocità nella nebbia, per il diminuito dislocamento dovuto ai consumi.

C'è chi raccoglie tutti questi dati di prima mano, prima che vengano manipolati dai "superiori"? Perché i superiori comandano sempre!

Ricordo il caso di una bella nave passeggeri delle Linee P.I.N., che nei Dardanelli affondò un rimorchiatore rumeno che trainava quattro chiatte. Poiché i manuali operativi della compagnia prevedevano che, al traverso di un certo capo si modificasse la rotta con una accostata a sinistra che portava ad un aggiornamento della rotta, il giovane ufficiale di rotta eseguì pedissequamente la manovra, senza rendersi conto che il convoglio, che era molto lungo, dovette iniziare una contro-manovra a sinistra. Quando il giovane ufficiale si accorse che a causa della lunghezza del convoglio e della sua lentezza, avrebbe potuto andare in costa, preso dal panico, virò a dritta, pensando di danneggiare solo l'ultima chiatta. Invece trascinò a fondo anche il rimorchiatore con il suo equipaggio. Chi aveva inculcato in quel giovane ufficiale che dovesse eseguire le direttive della compagnia, prescindendo dal quadro cinematico che la momento si sarebbe presentato nel luogo (hic et nunc)?

Perché non istituire un fondo per raccogliere certe informazioni via e-mail?

ENRICO CALZOLARI

A Genova la World Cup Series 2019, torna la grande vela

Genova - Per la prima volta, la Hempel World Cup Series di vela, l'evento internazionale più importante delle classi olimpiche, approda in Italia. E World Sailing, con le Federazioni Vela italiana e francese, hanno scelto Genova per ospitare, da domenica 21 aprile, l'evento dedicato al mondo della vela. Nella Superba equipaggi da 59 nazioni, mentre sono 466 le imbarcazioni e 700 gli atleti che, insieme ai loro accompagnatori, possono scoprire le bellezze di Genova anche dal punto di vista turistico

L'evento è replicato il prossimo anno, quando la gara è valevole anche come regata europea di qualificazione continentale per i Giochi Olimpici di Tokyo 2020. Per informazioni visitare il sito World Cup Series a Genova.

RACING IN GENOA

Un volume dello YC Italiano, "Racing in Genoa" per festeggiare il ritorno della grande vela olimpica a Genova di Michele Tognozzi - Volume bilingue Italiano e Inglese, cartonato rifasciato a mezza tela composto da 152 pagine sul formato 29×21.

Per informazioni e prenotazioni: info@yci.it (<mailto:info@yci.it>)

Lo Yacht Club Italiano ha festeggiato le 140 candeline e il ritorno della grande vela olimpica a Genova con un volume di foto inedite che ripercorrono la storia del Club attraverso le regate che, dal 1879, costituiscono il DNA del circolo genovese.

Per ben comprendere l'importanza e il ruolo dello sport della vela per Genova e per l'Italia opportuno fare un passo indietro di oltre 100 anni. 140 per l'esattezza. Lo YCI, all'epoca ancora con la denominazione Reale Yacht Club Italiano, nasce nel 1879 attestandosi come uno dei più antichi del Mediterraneo.

Emissioni, tecnologia, automazione

di Stefano Briata

Come ben sappiamo, dal 1° gennaio 2020 entreranno in vigore le nuove normative IMO sulle emissioni delle navi. Si tratterà di una tappa storica per l'industria dello shipping? Direi di sì, anche se i problemi sul tavolo sono tantissimi, ma di questi li capiremo, forse, il prossimo 21 maggio quando a Genova ci sarà il IV Forum, che si terrà presso l'Istituto Nautico San Giorgio, dove saranno presenti i principali protagonisti del settore.

Il IV Forum "Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido." è intitolato "Six Months to , organizzato dalla testata online The MediTelegraph, insieme a TTM e Il Secolo XIX. Noi ci dobbiamo porre le seguenti domande: a che punto sono le flotte degli armatori? Quale sarà l'impatto della svolta "green" su ambiente ed economia marittima?

Una sessione dei lavori sarà poi dedicata all'evoluzione della tecnologia nel campo dell'automazione e della digitalizzazione del trasporto via mare.

Ciascuna delle precedenti tre edizioni del Forum ha richiamato a Genova circa 300 addetti ai lavori da tutta Europa (fonte The Meditelegraph).

Il problema delle emissioni da parte delle navi in porto, negli ultimi anni, è molto sentito, soprattutto da chi risiede nei pressi delle aree portuali, come a Genova. Si parla di elettrificazione delle banchine dei porti commerciali, ma ci sono tante resistenze in proposito sul fronte dei costi, e qui non posso dare torto, come lo spiega bene Edoardo Monzani ad di Stazioni Marittime S.p.A., convinto che il futuro è nel GNL anche se i lavori di elettrificazione delle banchine sono iniziati, come ha comunicato il presidente della AdSP di Genova-Savona-Vado, Paolo Emilio Signorini, partendo dal porto di Voltri-Prà.

La volontà sicuramente c'è, ma lasciamo lavorare su questo tema gli addetti ai lavori e prima o poi i risultati si raggiungeranno. Tuttavia, per capire l'aria che tira, aspettiamo il 21 maggio quando ci sarà modo di ascoltare e capire le intenzioni e le preoccupazioni dei protagonisti. Su questo tema, duole dirlo (non fraintendetemi), la politica la vedo molto assente.

NEWS DAL PROPELLER CLUB

“Blue & Green: un binomio possibile?”

A titolo di "Save the Date"! -il nostro prossimo incontro , nella forma di un (ormai classico) "Propeller Shipping Debate", si terrà in chiusura del Summit Blue Economy mercoledì 15 Maggio p.v. sul tema "Blue & Green: un binomio possibile?".

Avremo come ospite/relatore l'armatore Salvatore D'Amico che ci ha gentilmente dato la sua disponibilità a trattare un tema così fondamentale e delicato per il cluster marittimo.

Giorgia Boi

PONTE MORANDI E LA SFINGE ENIGMATICA

di Anna Bartiromo

Ponte "MORANDI", più che un ponte un tormentone... Tra stupore, angoscia, sofferenza, dolore, vite stracciate, anzi, violentate, rabbia e smarrimento ecco che si interviene subito (si fa per dire) con una sfilza di domande intelligenti, riflessioni oculate, valutazioni mirate di cosa possa aver causato il crollo, di come si sarebbe potuto evitare tanto disastro, tanto orrore e devastazione, di come, poi, intervenire e così via col gioco delle domande , dei dubbi, delle responsabilità neglette, delle accuse e quant'altro tra perdite non soltanto umane ma anche economiche e, non solo.. Il tutto, oserei dire, condito, dal "silenzio degli innocenti". Intendo che, coloro che hanno perso la vita quel giorno, non hanno avuto nemmeno la possibilità di un grido, di un lamento, di una preghiera o di una speranza e ciò è negativo per chi ha costruito (sbagliando) poichè un tal silenzio rischia di essere quasi un -telo salvifico- per le loro coscienze, ipotizzando che ne avessero una...Un po' come nel MEDIO EVO allorchè si voleva procurare male, cioè torture o altro che non menziono, tappando la bocca al malcapitato per non sentire, così si procedeva tranquillamente senza problemi. La verità è che nessuno ha dato ascolto a quanti, ingegneri, geometra o supervisor vari, venivano facendo notare eventuali rischi o pericoli al riguardo preferendo piuttosto fingere che tutto andasse bene. Nè, a mio avviso, sarebbe servito insistere o ulteriormente cercare di responsabilizzare della cosa quelli più -in alto- dato che il miglior sordo è quello che non vuol sentire. E veniamo al danno economico, sicuramente ingente che prevede l'impegno di somme ancora maggiori per la ricostruzione- stavolta con criterio- almeno si spera-nonchè le altre somme di EURO per l'abbattimento già state messe a disposizione. Credo

tuttavia che qualcuno vedrà il lato positivo di tanta Babele, azzardando che, con tutto ciò, hanno creato Lavoro. Felice Pasqua a tutti di cuore. ... E per concludere -Quando "l'uomo distrugge ciò che ha costruito nel tempo dovrebbe almeno prendere visione del fatto che, ormai, ha già distrutto se stesso. Infatti cos'è L'UMANITA' se non la sua storia, la cultura, le conquiste, la sua Arte, l'Idioma in itinere, il suo Credo, le sane emozioni, l'evolversi del PENSIERO, le scoperte, le celeberrime Opere che ne testimoniano la grandezza dell'intelletto e del cuore?- Niente, assolutamente- niente!... Per SCHOPENHAUER LA VITA è un pendolo che oscilla fra il dolore e la noia; per l'uomo di oggi, lo stesso pendolo oscilla tra- l'autodistruzione e il lassismo, a coscienza zero. Chissà, magari resteranno solo le PIRAMIDI e, forse la Sfinge, la cui enigmatica, evidentemente, potrebbe tradursi proprio quale scrigno-stupore di tanto scempio.

Anna Bartiromo

18 giugno Shipbroker and Shipagents Dinner

Venerdì 18 giugno 2019 Shipbrokers and Shipagents Dinner uno degli eventi più importanti nel panorama mondiale della logistica e della portualità. Ogni due anni questa manifestazione concentra a Genova, capitale dello shipping italiano, i rappresentanti del comparto marittimo internazionale per un'intera settimana, creando opportunità di incontro per i manager del settore.

Target

Armatori, shipmanager, agenti marittimi, mediatori marittimi, spedizionieri, avvocati, assicuratori, trader, terminal operator, fornitori di servizi portuali, banche, noleggiatori, fornitori navali.

Il padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova, con la sua suggestiva terrazza affacciata sul mare, accoglierà gli ospiti della quindicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner per offrire loro il meglio della cucina italiana.

L'evento richiama da sempre professionisti e dirigenti a livello internazionale; diventare sponsor significa ottenere ampia visibilità in un contesto unico e sofisticato, raggiungere il target di riferimento attraverso tutti gli strumenti di comunicazione e condividere con i propri clienti e futuri partner un momento esclusivo nel quale favorire lo sviluppo delle relazioni professionali.

AMBIENTE

ECONOMIA DEL MARE , INNALZAMENTO DEL LIVELLO E PULIZIA ARENILE

Caro Decio, nel Secolo XX ho trovato due notizie complementari, alla pag. 10 (il livello del mare si alza) e alla pag. 22 (il Comune di Levanto emette una gara per l'acquisto di ghiaia per il ripascimento dell'arenile).

Ovvio che se il livello del mare si alza, anche le infrastrutture sulla costa devono alzarsi. Gli Olandesi ci insegnano. Qualsiasi sia il prezzo che il Comune rivierasco riuscirà a strappare, sarà sempre superiore di circa il 40% rispetto al costo di utilizzo di una draga con sorbona che ripeschi la sabbia che il “clapoter” delle onde si è mangiato. L’economia di scala si potrebbe ulteriormente migliorare se i comuni rivieraschi, in consorzio, volessero tenere sempre in esercizio un simile tipo di imbarcazione, oppure potrebbe esservi una iniziativa della Regione in tal senso, in modo da avere sempre un piano inclinato ottimale nella duna costiera, in modo da smorzare gradualmente l’impeto dell’onda, senza far sì che questa scarichi centinaia di quintali su centimetro quadro, con immane potere distruttivo. Anche in questo caso l’economia del mare risulterebbe vincente, perché abbiamo i cantieri navali per produrre queste imbarcazioni e il personale per farle funzionare. Inoltre la sabbia prelevata dal mare sarebbe igienicamente perfetta, mentre la sabbia prelevata dai fiumi è spesso inquinata da tutti i tipi di veleni che le città vi scaricano, nonché spesso non è sabbia, ma polvere che aderisce ai corpi di chi pensa di potersi sdraiare sulla spiaggia, come un tempo. E bisogna lavarsi con i saponi! Ne abbiamo potuto vedere gli effetti in spiagge della vicina Toscana. Perché non si vuole imparare dagli Olandesi? Per loro è questione di vita o di morte. Per noi il problema è per ora solo economico. Anche consorzi fra balneari potrebbero aderirvi, attraverso il “project financing”. Perché non parlarne? I Liguri sanno ancora fare i conti? Oppure faranno come nella vicina provincia di Massa, ove tutto il personale dell’ufficio tecnico è stato rimosso, perché per tre anni questi hanno voluto tentare di salvare la situazione creando pennelli ortogonali alla spiaggia, costati miliardi, regolarmente distrutti dalle mareggiate (pur essendo stati progettati da tecnici dell’Università di Pisa). Sovviene in proposito un insegnamento di Leonardo: “Non ragionar de l’aque”.

Enrico Calzolari

Caro Enrico, il 20 ottobre, giorno della terribile mareggiata che ha distrutto Rapallo e parte delle coste del Tigullio, Golfo Paradiso, Nervi e della Liguria, le ondate provocate da un fortissimo vento hanno avuto anche il concorso di un metro di innalzamento del mare, poi tornato per fortuna normale.

Io non so che cosa provochi l’innalzamento delle acque a Levante, in tutta Italia complici le maree il livello ha il suo excursus, e nessuno grida al miracolo. Ho scritto un libro nel 2006, Marrubbio, colloqui con Vittorio G. Rossi in copertina c’è anche la foto di Bahia Blanca in Argentina, di marea come a St. John in Canada, il Marrubbio è un fenomeno tra Sicilia meridionale e Malta dovuto a spostamenti tellurici del fondale, che provocano un innalzamento del livello sulle coste siciliane di circa mezzo metro. (DL)

**STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI
ITALIANA**

di Francesco Pittaluga

“ SULLE ROTTE DEL MEDITERRANEO ORIENTALE A BORDO DELLA “BARLETTA” E DEGLI ALTRI “TOPI” DELL’ADRIATICA “

Non credo siano molti quelli che si ricordano dell’esistenza della motonave “Barletta” e delle sue consorelle: probabilmente è sconosciuta ai più la carriera sui mari di queste unità che, seppur di tonnellaggio modesto, hanno avuto una vita operativa lunga e diversificata, almeno per una di esse.

Le origini della “Puglia”, la società di navigazione che le fece costruire, si possono collocare negli anni immediatamente precedenti e susseguenti all’Unità d’Italia quando, grazie agli apporti provenienti da ambienti marittimi genovesi, veneziani e marchigiani, alcuni grandi commercianti baresi nel 1876 fondarono questa società che in pochi decenni si affermò come una delle più dinamiche nella panoramica delle compagnie di navigazione operanti nel Sud della Penisola. Nel giro di pochi anni venne messa insieme una flotta di unità medio-piccole, alcune nuove altre di seconda mano, che in breve divennero popolari soprattutto sulle rotte del Mediterraneo Centro-Orientale nei cui porti saranno di casa per alcuni decenni con la loro bandiera sociale rossa con una grande “P” bianca al centro ed il caratteristico fumaiolo nero, con fascia mediana rossa e la medesima “P” sempre in bianco.

Verso la fine dell’Ottocento la “Puglia” si rivolse anche al lucroso traffico degli emigranti per le Americhe potenziando nel frattempo i suoi collegamenti locali fra le due sponde dell’Adriatico. Aggiudicatasi il lucroso contratto con le Poste Italiane, con la fine del primo conflitto mondiale entrò in possesso di alcune unità appartenenti in precedenza al “Lloyd Austriaco” e fece costruire nei cantieri nazionali di Castellammare di Stabia e Sestri Ponente nonché in quelli triestini tutta una serie di nuove unità destinate ai collegamenti con la Grecia e il Levante fra cui ricordiamo la “Città di Bari”, l’“Egitto”, l’“Egeo”, il “Rodì”, tutte dai nomi chiaramente evocativi le mètte cui sarebbero state destinate.

Sull’onda di questo rinnovamento della flotta, fra 1929 e 1930 venne ordinata ai Cantieri Riuniti dell’Adriatico di Monfalcone, i famosi “C.R.D.A.”, una nuova serie di ben sei unità che saranno varate nel seguente ordine: “Brioni” 4 febbraio 1931; “Adriatico” 4 aprile; “Brindisi” 8 giugno; “Zara” 15 luglio; “Monte Gargano” 11 agosto e infine “Barletta” 25 settembre 1931. Stazzanti quasi 2.000 tonnellate, erano lunghe e larghe 12 . Dotate di motori diesel FIAT a due tempi della potenza di 2.200 cavalli asse ciascuno, con velocità di crociera di 15 nodi, disponevano di confortevoli sistemazioni per 22 passeggeri di prima classe, 24 di seconda e 22 di terza più quattro ampie stive per il carico di merci varie della capacità di 1231 tonnellate di portata ed erano perfettamente idonee, per dimensioni, pescaggio di soli e capacità, ad operare non solo nei grandi ma anche negli innumerevoli piccoli porti e approdi non attrezzati ancora diffusi lungo le coste del litorale adriatico ed ellenico. Gustavo Pulitzer Finali Dagli interni moderni e razionali dovuti alla supervisione dell’architetto che si affermerà di lì a poco coi più famosi allestimenti di “Victoria” e “Conte di Savoia”, furono fra le prime navi passeggeri italiane ad abbandonare gli

orpelli stilistici in voga fino agli albori degli anni Trenta del secolo scorso e, seppure in scala e tonnellaggio ridotto, costituirono anch'esse uno dei primi esempi di quel design navale "Italian style" che si affermerà nel secondo dopoguerra.

Dalla linea esterna filante, con esteso cassero prodiero cui faceva riscontro una sovrastruttura compatta a centro nave, due alberi, un unico fumaiolo piuttosto largo e basso su modello di quelli installati su "Vulcania" e "Saturnia", nei loro ambienti ovviamente modesti quanto a dimensioni erano però presenti tutte le migliori soluzioni di comfort destinate ai passeggeri di quelle che comunque sarebbero state quasi sempre delle brevi traversate. Ogni classe aveva le sue cabine, la propria sala di soggiorno con bar annesso, il proprio salone ristorante e per la prima classe era presente anche una sala lettura ed una piccola veranda-giardino d'inverno.

Fin dalla loro immissione in servizio, le sei unità incontrarono il favore della clientela ma la loro carriera sotto i colori della "Puglia" fu breve. Nel 1932, infatti, venne deciso il famoso concentramento della Marina Mercantile sovvenzionata dando vita alle quattro grandi Società di Navigazione di preminente interesse nazionale destinate a gestire i traffici verso le Americhe, l'Africa, l'Oriente e, nel Mediterraneo, le linee per il settore occidentale e quello orientale verso i porti dell'Egeo, del Dodecaneso e del Vicino Oriente. Per quest'ultimo settore venne creata a Venezia una nuova compagnia, denominata "Adriatica di Navigazione" con apporti di varie società precedenti quali "San Marco", "Zaratina", "Nautica" e "Costiera" di Fiume, "S.A.I.M." di Ancona e ovviamente "Puglia".

Le sei nuove gemelle passarono in forza al nuovo consorzio, issandone la bandiera ed avendo le ciminiere dipinte nei nuovi colori sociali arancione, bianco e rosso con sottile banda nera alla sommità su cui spiccava il bronzeo Leone di San Marco, simbolo della Serenissima e della nuova compagnia. Lo scafo rimase nero ancora per qualche anno e verrà ridipinto in un bianco decisamente più attraente, con banda arancione a mezzo scafo e blu sul bagnasciuga, dopo le successive ristrutturazioni delle linee e dei servizi che avverrà fra 1936 e '37.

A seguito della creazione dell' "Adriatica", si può dire che l'immissione in linea delle sei gemelle costituirà in un certo qual modo il canto del cigno della "Puglia", che ammainerà per sempre la sua bandiera dopo ben 56 anni di feconda attività.

"Barletta" e consorelle si guadagneranno comunque una giusta collocazione anche nei ranghi della nuova "Adriatica". Mentre infatti il traffico di punta verrà affidato alle più grandi e prestigiose "Esperia", "Ausonia" e poi "Marco Polo", "Calitea", "Gerusalemme" eccetera che abbiamo in parte già incontrato a suo tempo in questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana", le sei gemelle troveranno profittevole impiego nelle brevi linee di cabotaggio del Medio e Basso Adriatico nonché nei collegamenti verso le isole dell'Egeo e quelle, anche minori, del Dodecaneso allora italiano. Come abbiamo già osservato, le ridotte dimensioni e la grande manovrabilità consentiva loro di operare anche negli

approdi meno attrezzati e, laddove non esisteva ancora un porto vero e proprio, ad accostare senza problemi in rada o comunque in prossimità dei centri abitati sprovvisti di attracco. Fu tale il loro successo che nel 1937 la loro classe venne aumentata di una nuova gemella dalle analoghe caratteristiche, sempre commissionata ai “C.R.D.A.” di Monfalcone, cui venne dato il nome di “Lero”, in onore di una delle isole del nostro Dodecaneso. Gradite alla clientela che a bordo di esse respirava un’atmosfera di confortevole intimità assimilabile a quella che si poteva trovare su di un grande yacht, erano particolarmente amate anche dai loro equipaggi che le soprannominarono affettuosamente “i topi dell’Adriatica”, probabilmente in riferimento alle loro ridotte dimensioni ed al tipo di impiego che le vedeva operare pressoché ovunque, anche nelle rade e negli approdi più remoti e inconsueti, facendo la spola fra un porto e l’altro a ritmo sostenuto e impiego pressoché continuo.

Purtroppo verranno quasi tutte perse per cause belliche durante il secondo conflitto mondiale che le vedrà impegnate nei ruoli della Regia Marina Militare come incrociatori ausiliari e posamine. Scelta anche in questo caso dovuta alle loro dimensioni e alla loro versatilità e velocità. Nell’ordine: “Monte Gargano”, silurato il 22 agosto 1940 nel golfo di Bomba in Cirenaica mentre era impiegata come nave appoggio dell’imminente operazione MAS contro la base navale britannica di Alessandria d’Egitto; “Adriatico”, silurato in convoglio al largo di Bengasi il 23 novembre 1941; “Lero”, silurato nel Dodecaneso il 20 ottobre 1942 fra le isole di Simi e, ironia della sorte, quella stessa di cui portava il nome; “Zara”, affondata il 2 novembre 1942 al largo di Tobruk mentre cercava di raggiungere il porto assieme al “Brioni” che riuscirà ad attraccare per essere comunque bombardato da aerosiluranti britannici quello stesso giorno e poi recuperato dagli Inglesi stessi che lo demolirono; “Brindisi”, silurato nel Basso Adriatico fra Bari e Brindisi il 6 agosto 1943.

L’unica che si salvò fu la “Barletta”: al pari delle sue consorelle, nel corso di un’estenuante attività bellica che la vedrà presente in varie missioni nel Mar Egeo e lungo la “rotta della morte” fra la nostra penisola e il Nord-Africa, la sera del 2 dicembre 1943, dopo l’armistizio con gli Alleati, venne coinvolta in un pesante bombardamento del porto di Bari da parte di una cinquantina di “Junker Ju germanici che fece scempio delle infrastrutture portuali e delle navi presenti nello scalo. La “Barletta”, colpita più volte, si abbattè su di un fianco e affondò in fiamme a seguito di esplosione nelle acque poco profonde del molo foraneo ove si trovava ormeggiata: tra l’equipaggio civile e militare vi furono nel complesso 40 morti e 44 feriti, mentre il recupero del relitto ebbe inizio nel maggio del 1945 e fu lungo e complesso perchè terminò non prima del settembre del ’48. Rimorchiata a Trieste, la nave venne ricostruita e il 25 settembre 1949 tornò in servizio con una stazza lorda di 1966 tsl ed una rinnovata capacità di 82 passeggeri, divisi fra prima classe, seconda e terza. Data la penuria di naviglio disponibile, assieme alla analoga “Filippo Grimani”, altra unità dell’ “Adriatica sopravvissuta al conflitto e opportunamente recuperata, venne in un primo momento ed in attesa dell’immissione in servizio di nuovo naviglio, assegnata ad una delle principali linee dell’ “Adriatica” verso i porti della Grecia e della

Turchia ove, a dire il vero, dimostrò fin da subito la propria inadeguatezza, giustificata solo dal fatto che in mancanza di meglio fu comunque determinante l'apporto che diede alla riapertura di collegamenti sui quali la compagnia veneziana era stata "leader" anteguerra e lo sarà nuovamente nei primi decenni del secondo dopoguerra. Nel 1950 la troviamo in servizio alternato Genova-Napoli o Trieste-Venezia-Bari per gli scali del Pireo-Izmir-Istanbul in "partnership" con la vecchia "Abbazia". Con la graduale immissione del nuovo naviglio che l'"Adriatica" metterà in linea intorno alla metà degli anni Cinquanta, sostituita dalle nuove "San Marco" e "San Giorgio" nel 1956 la "Barletta" venne destinata ad un servizio più eminentemente turistico fra Trieste, Venezia, Ancona, i porti della Dalmazia, le Bocche di Cattaro, le Isole Ionie, il Pireo, Heraklion sull'isola di Creta con saltuarie prosecuzioni fino a Rodi e altre isole dell'Egeo. In pratica viaggi-crociera stagionali molto popolari al tempo e nei quali verrà sostituita nel 1962 dalla nuova e più capiente "Illiria" di 3763 tonnellate. Nel settembre di quello stesso anno la vecchia "Barletta" fu posta in disarmo nel porto di Trieste dove l'anno successivo sarà smantellata dalla società "SIDERMAR":

Con la sua demolizione dopo più di trent'anni di onorato servizio scomparve dai nostri mari l'ultima testimonianza della "Puglia di Navigazione" e con essa se ne andò una unità che, seppur confinata fra le "minori" del panorama delle navi passeggeri italiane, ha svolto un impiego proficuo e continuo in tempo di pace ed è stata protagonista di più di 300 missioni in tempo di guerra. Oggi il ricordo suo e delle sue consorelle sopravvive in qualche anziano membro d'equipaggio dell'"Adriatica", sui manuali storici e attraverso le pagine dei sempre più rari dépliant turistici attraverso cui la compagnia del Leone di San Marco reclamizzava i suoi collegamenti verso le destinazioni più importanti e suggestive del Mediterraneo Orientale, dove la "Barletta" con le sue gemelle è stata protagonista ed è giusto che in tale ruolo venga oggi ricordata.

Francesco Pittaluga _____ Genova, 16 aprile 2019

Ingegnere aeronautico Console Associazione "A Compagna" Genova
Storico aero-navale

LIBRI, EVENTI

L'OMBRA DI TE

CHRISTIAN E LA SUA STORIA

Commenti e riflessioni di Tobia Costagliola

Marzo 2019

Grazie, Valentina, per aver dato voce, col tuo dolore, al dolore di tutti coloro che fanno parte di un mondo, ai più, sconosciuto. Ma grazie, soprattutto, per il tuo coraggio, la tua ostinazione, la tua determinazione e per il tuo incessante impegno nella continua ricerca della Verità che ravviva la fiamma della speranza di tante mamme, duramente provate, che la loro speranza l'avevano già persa da un pezzo.

Un mondo sconosciuto che ogni volta che viene rivelato è , dapprima, negato e poi “demonizzato” senza mezzi termini. Un mondo che, ogni qualvolta si dischiude, fa scoprire un altro mondo, molto più grande, costituito da persone “normali” e benpensanti che per la buona pace delle coscienze, sedute in poltrona, a casa loro o nei talkshow, rabbriviscono all’idea che un morbillo o una pertosse o una semplice influenza, possa compromettere la “preziosa” salute dei loro bambini. E questi “benpensanti”, sentendosi al sicuro tra i “cordoni sanitari” garantiti dalla Medicina, si indignano, si scandalizzano segnando, a dito, quegli “extra-terrestri” che rifiutano, a loro dire, il valore e i benefici della Scienza. Una scienza di cui, molto probabilmente, loro non conoscono niente, limitandosi soltanto a “demonizzare” una non meglio identificata ma comunque “scandalosa” e “irragionevole” avversione ai vaccini.

Il mondo che emerge dal tuo libro, Valentina, è un mondo di dolore, di solitudine, di rabbia e di disperazione che, tuttavia, si nutre e si arricchisce con le speranze, le lotte e la solidarietà di tutti coloro che vi approdano, inevitabilmente, dolorosamente, e con una incessante continuità, che non fa notizia... Si tratta delle vittime delle “disconosciute” reazioni avverse ai vaccini. Ma è anche e, soprattutto, un mondo che si autoalimenta e, a sua volta, genera tanto amore, relazioni e solidarietà. Tuttavia, la tua narrazione scopre ed esalta tutti i migliori valori dell’essere umano rappresentati soprattutto da quelle mamme, papà e familiari tutti che hanno in comune la descrivibile ma “incredibile” sofferenza dei loro bambini o “ex bambini”.

Mia figlia Valeria ha insistito affinché io scrivessi una breve recensione del tuo libro ma, forse, io sono la persona meno indicata a commentare la Storia di Christian e tanto meno per scriverne una recensione. Potrei comunque dire in quanto alla forma ed allo stile, che il “punteggio” che merita una mamma come te che scrive, col cuore e con le lacrime, una storia come quella di Christian , è sempre il punteggio più alto, il massimo degli “awards” come dicono gli anglosassoni.

Il problema, ora, è quello di “agganciare” tante persone di buona volontà e accreditarsi presso di loro nella giusta maniera, non per liberarli da quelli che potremmo definire i loro pregiudizi, ma per aggirarli con la semplice informazione, con l’evidenza, le evidenze del tuo libro che, con la tua accorata esperienza di mamma è più eloquente di tante “citazioni” e di tante elucubrazioni scientifiche. Il nocciolo del problema è proprio questo : invogliare questa massa enorme di persone (mamme soprattutto) con il loro straordinario potenziale umano ed affettivo, a leggere la tua storia e ad aprire il loro cuore blindato o indurito da paure, incomprensioni e false certezze. Solo così si può diffondere la verità e la conoscenza di una realtà sottaciuta e negata. In altre parole , Valentina, il tuo libro va diffuso e spinto con ogni forza : può diventare un arma potente contro la vera ignoranza e verso una maggiore comprensione e considerazione di quelle istituzioni che anziché studiare ed approfondire l’anomalia costituita dalle reazioni avverse ai vaccini o presunte tali, negano la sua esistenza rinnegando altresì la funzione primaria della scienza che è anche, ascolto, indagine, statistica, ricerca...

Sono, come dicevo, la persona meno indicata a commentare la storia di Christian per il semplice motivo che sono il nonno di un angelo chiamato Giada.... E tu sai, ormai cosa vuol dire. Le tue ansie, la tua disperazione, la tua rabbia, i viaggi della speranza, la pletera di ipotesi diagnostiche senza seguito, le contrarietà, la negazione, l'arroganza da parte di coloro che dovrebbero aiutarti, la mancanza di ascolto e tutto il peggio che può scaturire dagli esseri umani io l'ho vissuto (ovviamente, con Valeria , Fabrizio e mia moglie Emilia) ancor prima di te e della tua famiglia... E l'ho rivissuto, con te, nella lettura del tuo libro. Anche io, non avrei potuto esprimermi meglio...

A noi , il dolore immenso, la rabbia ed il senso di impotenza sempre vivo, che spesso vengono smorzati da quell'effluvio di amore che la nostra splendida creatura Giada ha saputo diffondere durante la sua fugace permanenza in mezzo a noi.

A te, Valentina, la speranza e la fede incrollabile che dovrà alimentare il tuo coraggio, la tua forza di "combattente" in questo mondo spietato e crudele. Siamo con te, speriamo con te e, auguriamo al tuo libro il massimo successo non solo editoriale ma anche e, soprattutto, di divulgazione e conoscenza di una realtà che dovrebbe riguardare tutti, da vicino.

Nonno Tobia

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

I VINCITORI DEL PREMIO **GIORNALISTICO7LETTERARIO CARLO** **MARINCOVICH**

Sono stati proclamati i vincitori della 10° edizione del Premio giornalistico/letterario Carlo Marincovich. La cerimonia di premiazione si è come ogni anno al Circolo Ufficiali della Marina Caio Duilio.

Tra i saggi

1° classificato Artico di Marzio G. Mian edito da Neri Pozza

Un magistrale saggio di geopolitica sul Polo Nord, al centro di trasformazioni epocali e lotte di potere.

2° classificato Una specie di paradiso di Franco Gilberto e Giuliano Piovan edito da Marsilio. A 500 anni dalla scoperta dello "Stretto di Magellano" (1519), la spedizione della circumnavigazione del Globo vista da Filippo Pigafetta.

Prendendo spunto dal manoscritto del vicentino imbarcato in qualità di giornalista. Uno dei pochi sopravvissuti all'impresa.

3° classificato Storia del Mediterraneo in 20 oggetti di Amedeo Faniello e Alessandro Vanoli edito da Laterza. Le migrazioni storiche, vengono raccontate attraverso oggetti di antica scoperta o invenzione che per noi sono diventati di uso comune. Oggetti che hanno una lunga storia e sono il frutto di secoli di lavoro, di scambi e di evoluzioni.

Nella sezione narrativa

1° classificato Magellano di Gianluca Barbera edito da Castelvechi.

Il romanzo della prima circumnavigazione del Globo, un'autentica odissea di 5 navi e 234 uomini partiti dalla Spagna nel 1519 alla scoperta del passaggio che collega l'oceano Atlantico all'oceano Pacifico per raggiungere le isole Molucche. Da questa spedizione Magellano non tornerà ma il passaggio prenderà il suo nome.

2° classificato Sfida sugli oceani di Andrea Stella per le Edizioni Paoline. Il racconto, più che il diario di bordo, di un'eccezionale impresa di mare in sedia a rotelle: da Miami a Venezia sul catamarano "Spirito di stella" privo di barriere architettoniche.

3° classificato La vela di Odessa di Luciano Piazza per Youcanprint.

Un viaggio complesso e singolare, attraverso il Bosforo e lungo le coste del Mar Nero

"l'insospitale mare" dei greci antichi, congiunzione tra Europa e Asia. Un diario di bordo dove la navigazione si intreccia con la storia. Dall'Impero Ottomano ai Balcani, dalla Rivoluzione Russa allo disfacimento della URSS.

Nella sezione junior

1° classificato Pesci del mondo e altri animali marini di Angelo Mojetta per edizioni NuiNui. Un libro speciale ricco di foto e disegni e dotato di una facile scansione didattica. Un'affascinante l'indagine sulla complessità del mondo ittico e non solo.

Sono stati selezionati per il Premio 29 libri (12 saggi, 11 romanzi o diari di bordo e 4 libri per la sezione Junior)

In questa edizione verranno consegnati due premi speciali

Il primo per ricordare Claudio Nobis, membro della giuria, grande amico e collega di Carlo (sia a Forza7 che a Repubblica), appassionato di barche in legno. Questo premio va a Leonardo Bertolami, autore di Imbarcazioni in legno – Il restauro consapevole: un bel manuale tecnico, ricco di informazioni per "progettare e realizzare un intervento efficace" edito da Il Frangente.

Il secondo Premio Speciale va a la Barcolana: nel 2018 la Barcolana ha compiuto 50 anni ed è entrata nel Guinness dei Primati con 2689 barche in regata. In occasione di questo storico evento, Mitja Jaluz, Presidente del circolo Adriaco e organizzatore della regata, insieme ad Alessandro Mezzena Lona ha realizzato un libro magico, ricco di foto storiche e di racconti affascinanti: Barcolana – Un mare di racconti edito da Giunti.

Per le sezioni giornalistiche

"Cultura del mare"

1° classificato Lloyd's Register – Un Patrimonio dell'Umanità di Bruno Cianci, apparso su Nautica. Un articolo che permette di scoprire un mondo complesso e articolato, legato all'espansione coloniale della Gran Bretagna, alla sua storia commerciale e allo sviluppo di un sistema di trasporto marittimo tra i più efficienti al mondo.

Navigazione

1° classificato Ciao Raul di Antonio Vettese apparso su Il giornale della Vela.

Scritto in occasione dei 25 anni dalla scomparsa di Raul Gardini, Vettese ripercorre il rapporto indissolubile e profondo tra l'imprenditore ravennate e la

vela, dalle sue prime esperienze sui Dinghy fino all'avventura del Moro di Venezia, la prima barca italiana a vincere la Luis Vitton Cup e poter sfidare il detentore dell'America's Cup Dan Diego 1992).

Il Premio nasce nell'aprile 2009 per ricordare la passione e la competenza con cui per quasi cinquanta anni Carlo Marincovich (scomparso il 18 novembre 2008) ha scritto di mare, di regate e di motori, divulgandone la cultura sulle maggiori testate specializzate e sul quotidiano La Repubblica.

I premi sono "oggetti, parti e componenti di imbarcazioni che hanno fatto la storia e la cronaca moderna del design e dell'andar per mare" montati a trofeo, gentilmente offerti da cantieri, armatori, atleti Circoli nautici e collezionisti. Un prezioso ed originale riconoscimento per chi ha a cuore il Mare e tutto ciò che lo circonda.

Per ripercorrere la storia del Premio, sono stati realizzati 9 cartelloni con i "cimeli". In 10 anni sono stati distribuiti più di 100 premi.

Roma 17 aprile

oo**oo*oo*oo*oo*oo*oo

Breve storia di Nervi per turisti affascinati e curiosi di Marcella Rossi Patrone

Il 12 Aprile 2019 , ore 17, The Church of the Holy Ghost , Genova - Piazza Marsala, grazie all'ospitalità del reverendo Tony Dickinson, il Console Onorario Britannico Denise Dardani ha introdotto la presentazione di «Brief History of Nervi for Curious and Captivated Tourists - Breve Storia di Nervi per Turisti Affascinati e Curiosi» di Teresa Wendler e Marcella Rossi Patrone. Tra il pubblico erano presenti l'assessore Barbara Grosso, che rappresentava anche il Sindaco, il Presidente de Lameladivetro Franco Andreoni, il Presidente e la Vicepresidente della neonata Pro Loco Nervi Luca Castellano e Simonetta Punzo, i coniugi Becchi dell'Associazione genovese "A Compagna", il cartoonist genovese Enzo Marciante, la Presidente de Gli Amici dei Parchi di Nervi Laura Casorati, amici e amiche di lingua inglese.

E' il primo libro in inglese e italiano dedicato ai turisti che visitano Genova Nervi, scritto da Marcella e tradotto da Teresa nella sua lingua madre, che è la lingua della comunicazione internazionale. E' arricchito dalle foto scattate da Teresa e da essenziali immagini storiche. E' stato proposto nell'antica chiesa anglicana genovese con scopo di beneficenza; a maggio il libro sarà sicuramente presentato a Quarto e a Nervi. Poi chissà?

"Teresa dice che sono una studiosa entusiasta, che ama la storia ed il paesaggio - ha osservato Marcella Rossi Patrone, per poi continuare " Teresa è un raggio di sole, che attraverso la fotografia entra nell'anima del paesaggio, ma lo fa con grande delicatezza. Non aspettiamoci foto di maniera o foto ritoccate, Teresa ama le luci e le ombre così come le incontra, coglie le atmosfere brillanti ma non trascura le luci soffuse un po' malinconiche. Vede la bellezza del paesaggio da inglese; mi ricorda gli acquarellisti inglesi, ma anche il pittore genovese Tammam Luxoro. Lo scozzese David Hume, ricordo, scrisse che la bellezza delle cose esiste nella mente di chi le osserva."

Nasce The International Yachting Media Digest, la prima rivista multimediale della nautica

The International Yachting Media Digest è un periodico trimestrale multimediale consultabile e scaricabile gratuitamente sulle pagine di The International Yachting Media e reperibile nelle più importanti edicole virtuali del mondo. Tutte le novità del settore, prove in mare, didattiche e articoli utili per gli appassionati ma anche rubriche sul lusso che, pur non essendo indispensabile, finisce per diventarlo.

The International Yachting Media Digest, spiega il fondatore del network Luca D'Ambrosio, è “Una rivista in grado di portare il meglio del mondo multimediale in un contenitore che, a tutti gli effetti, non ha bisogno della carta per esser sfogliato ma che riesce a sintetizzarne e ad esaltarne i valori più puri ed importanti”.

La sua caratteristica preponderante è quindi la sua volontà di allontanarsi dal concetto tradizionale di “rivista” per abbracciare l’innovazione e le esigenze degli armatori. The International Yachting Media Digest non divulga notizie ma le racconta a cuore aperto.

Non c’è da stupirsi quindi se, sfogliando le pagine dell’articolo sullo yacht dei vostri sogni, le immagini prenderanno vita e le parole del testo vi permetteranno di navigare verso il sito della barca in questione. The International Yachting Media Digest è innovativo, tecnologico e smart.

The International Yachting Media, composto dalle quattro testate in lingua inglese, italiana, francese e spagnola, è il portale di riferimento nel mondo per la nautica da diporto. Capace di raggiungere più di 200 nazioni e di sviluppare 950.000 visualizzazioni a settimana, The International Yachting Media è il luogo ideale per gli amanti del settore dove trovare tutte le informazioni utili alla loro passione per le imbarcazioni e per il mare.

Guido Barbazza. Una lettera dal manager volante e scrittore

Caro Decio, non ho lasciato Wartsila, bensì il 15 Aprile scorso ho cessato per scadenza naturale il mio incarico locale che mi ha visto Presidente e

Amministratore Delegato di Wartsila Italia dal 2016 al 2019, continuando nel mio ruolo di Project Director nell'organizzazione globale di Wartsila Marine Business.

Mi succede Andrea Bochicchio Direttore di Manufacturing all'interno di Wärtsilä Marine Business e membro del Marine Power Solutions Management Team, ruoli che mantiene congiuntamente a quello di Presidente & Managing Director della Società.

“Desidero dare il benvenuto ad Andrea nel suo nuovo ruolo come Presidente & Managing Director di Wärtsilä Italia S.p.A. e ringraziare Guido per il supporto fornito alla stessa durante il suo mandato. Guido è stato fondamentale per la

trasformazione del sito produttivo di San Doligo della Valle e nel rinforzare ulteriormente le relazioni con le autorità e principali stakeholders nelle sedi primarie di Wärtsilä Italia,” ha dichiarato Stefan Wiik, Vice President, Marine Power Solutions.

Guido Barbazza

Caro Guido non avevamo dubbi, ma così è tutto più chiaro, il tuo ruolo di manager della più grande fabbrica del mondo continua finché lo vorrai, finché la tua ispirazione letteraria che ti ha portato nel giro di dieci anni a diventare uno scrittore di mare e di fantasie giallopoliche, Rewind è un capolavoro alla Dino Buzzati, senza dimenticare il lavoro sul mare non te lo leva nessuno. Auguri per il prossimo traguardo manageriale e perché no anche politico. (DL)

LE NAVIGAZIONI DI SILVESTRO SANNINO

Scienza e tecnologia della nave e della navigazione

Sulla stabilità delle navi ci sono ancora molti punti da chiarire .

PIERRE BOUGUER. Monsieur metacentro e punto velico: la teoria della nave oggi di attualità con gli scafi a spoil e con velocità superiore al vento

Tra le persone che hanno contribuito al progresso e sviluppo della scienza della nave e della navigazione Pierre Bouguer (1698-1758) è da collocare senz'altro al di sopra di tutti gli altri per l'ampiezza e la varietà del suo impegno e della sua produzione, per l'originalità e la consistenza delle sue proposte, per l'incidenza nelle conoscenze della materia specifica, per la ricaduta sulla pratica operativa. Gli ingegneri e gli architetti navali conoscono Bouguer come lo studioso che ha dato origine alla "Teoria della nave", introducendo, tra l'altro, l'originale concetto di "metacentro". I velisti associano il suo nome al concetto di "punto velico".

Ma chi è Pierre Bouguer? Intanto è uno dei più grandi scienziati del secolo dei lumi, uomini di scienza che hanno raccolto le indicazioni di Newton, Hooke, Huygens...ed hanno costruito la nuova realtà scientifica che ancora viviamo. Ma Bouguer è anche "figlio d'arte". Suo padre Jean era un capitano che rimase invalido in un'azione bellica. Fu poi nominato "professeur d'hydrographie" nella città di Croisic, col compito di istruire i piloti e nel 1799 scrisse un trattato di navigazione di buon livello. In Francia, sull'esempio della Spagna, si iniziò con un esame per i piloti e quindi dal 1629, con il code Michau, venivano istituite scuole di idrografia di cui la prima sede fu in Dieppe. Tutta la materia fu meglio organizzata a partire dall'Ordinanza di Colbert del 1681 ed in alcuni porti fu assicurata una scuola di idrografia con un professore per i piloti. Jean Bouguer insegnò fino alla morte avvenuta nel 1714; il figlio Pierre, appena sedicenne, lo sostituì nell'incarico (dopo aver chiesto e superato un severo esame) e nella sua attività didattica istruì circa 900 piloti, tra Croisic e Havre. L'esperienza poneva al giovane docente una serie di problemi operativi sui quali rifletteva e cercava soluzioni adeguate in base alle nuove conoscenze di fisica. Era quindi una palestra virtuosa in cui la mente era stimolata a fornire valide spiegazioni ai tanti fenomeni legati alla nave ed alla sua condotta. Già nel 1681 si era tenuto a

Parigi un primo convegno di Architettura Navale ed a suo seguire il sovrintendente di marina Cavalier Bertrand Renau aveva scritto un libro dal titolo “Teoria della manovra delle navi”; alcune ipotesi introdotte non convinsero Huygens che mosse delle critiche. Intervenne nella disputa J. Bernoulli, il quale sposò le posizioni di Renau ma in seguito ci ripensò e nel 1714 scrisse (intanto Huygens era morto nel 1695) a sua volta un saggio sulla “Teoria della manovra delle navi”.

Il dibattito stimolò l’attenzione del Bouguer che pensava di applicare le leggi della fisica ai problemi delle navi, della loro propulsione e della manovra. E già nel 1721 interviene per precisare alcuni aspetti sul calcolo della “stazza delle navi” proposto da de Marain. Ed ancora nel 1727 Bouguer con un saggio di circa 200 pagine dal titolo “Sur la mature des vaisseaux” (Sull’alberatura delle navi) vinceva il premio istituito dall’Academie des Sciences sull’argomento. A tale concorso partecipò anche Leonard Euler, appena ventenne ed allievo di Bernoulli, che si classificò alle spalle di Bouguer. Sempre su tema assegnato dall’Academie il nostro attivo e creativo professore di idrografia doveva vincere ancora il prestigioso premio dell’Academie per l’anno 1729 con il lavoro “Sul metodo di osservare esattamente le altezze degli astri a mare”. Nello stesso anno egli pubblicava il “Saggio ottico sulla gradazione della luce”. Autorevoli esponenti del mondo scientifico elogiavano i lavori di Bouguer sul Journal des Scavants evidenziando la padronanza dell’autore nell’impiego del recente calcolo differenziale ed integrale inventato da Leibniz e Newton, uno strumento che non era ancora entrato nel patrimonio culturale della gran parte degli uomini di scienza. Nel trattare l’alberatura delle navi Bouguer ha ben presente che esse si muovono in due mezzi differenti, aria e acqua, e sono soggette a forze agenti in direzioni diverse; per il loro studio introduce il concetto inedito di “punto velico” al quale viene applicata la spinta totale del vento.

Nella sua analisi egli ricava le condizioni migliori, ai fini della velocità e della tenuta di rotta, per disporre alberi e vele. Il centro velico deve cadere sulla verticale dell’albero maestro e si devono preferire vele basse anche se quelle alte, a parità di vento e di superficie, ricevono una spinta maggiore. E questo per conferire alla nave una migliore stabilità ed una forma di carena più idrodinamica. Riguardo alla osservazione degli astri Bouguer conduce uno studio sulla refrazione astronomica e fornisce delle tavole di refrazione. Il trattato sull’ottica gli consente di discutere il fenomeno della refrazione sul quale all’epoca vi erano delle posizioni negli ambienti culturali piuttosto stratificate e con pregiudizi sul piano della sua natura scientifica. Egli fu il primo a fare una netta distinzione tra refrazione astronomica e refrazione geodetica, importanti sul piano teorico e su quello pratico nella misura di altezze di astri.

La prima produzione scientifica di Bouguer gli fa guadagnare una posizione di grande prestigio in seno alla comunità scientifica. Nel 1735 viene scelto assieme a la Condamine a guidare la spedizione geodetica in Perù, nella zona di Quito, per la misura del grado di meridiano terrestre. La campagna andina si concluderà nove anni dopo nel 1744 e Bouguer espone i lavori nel libro “La figure de la Terra” (l’altra spedizione diretta in Lapponia e guidata da Clairaut e

Maupertuis risolse il tutto nel biennio 1737/38). Nel tempo libero da operazioni di misure geodetiche Bouguer studiava i moti della nave ed elaborava appunti in merito. Dopo il rientro in Francia ordinava il materiale di studio e due anni dopo, nel 1746, poteva pubblicare la sua opera più importante: il “Traité du navire, de sa construction et de ses mouvemens”. In esso Bouguer segue il metodo analitico impiegando la geometria e l’analisi matematica. Introduce il concetto di metacentro (il centro al di sopra) per lo studio della stabilità, inteso come il punto più elevato a cui può giungere il baricentro prima che la nave diventi instabile. Lo studio investe tutti gli aspetti: la geometria, la struttura, la stazza, il peso, la costruzione, i movimenti della nave. Esso tuttavia non conduce sempre a risultati corretti, sia per la natura complessa della materia sia per la mancanza di dati di supporto ad alcune ipotesi di lavoro.

Tre anni dopo, nel 1749, Leonard Euler pubblicava la sua Scientia Navalis, opera in due volumi in latino, che aveva scritto fin dal 1741. Anche Eulero impiega l’analisi infinitesimale ed il calcolo integrale nel suo studio sulla nave, che riesce ancor più analitico di quello di Bouguer, più teoretico ed anche più elegante nello stile matematico; molti teoremi ivi contenuti sono inediti. I risultati tuttavia nel complesso sono da ritenersi equivalenti pur se ottenuti per vie diverse. Più tardi Eulero fornirà una versione più concisa e più adatta ai naviganti, scritta in francese, dal titolo Teoria completa della costruzione e della manovra delle navi.

Bouguer ritorna spesso sugli argomenti trattati, specie sulla manovra delle navi, sempre con taglio rigoroso ma con lo sguardo volto alle esigenze operative e fornisce così molte indicazioni ai piloti di altura. Nel 1753 pubblica il “Nuovo trattato di Navigazione” che vuole essere teorico e pratico e tiene conto dello stato dell’arte del momento. Per la determinazione della longitudine egli mostra di avere più fiducia nel metodo astronomico che non nell’impiego dei cronometri marini. In questa prospettiva egli si pone sulla linea del rev. Maskelyne che circa dieci anni dopo realizzerà il primo Almanacco Nautico. Il manuale di Bouguer è un libro completo, bilanciato, di livello medio alto e quindi non alla portata della media dei naviganti. Non mancano i primi riferimenti agli errori di osservazione ed ai criteri per ridurli; qui anticipa Legendre e Gauss.

Infine nel 1756 licenzia il libro di “Meccanica e dinamica per risolvere tutti i problemi di manovra”. In esso riprende i principali temi trattati in precedenza e fornisce una sistemazione più completa e più precisa in alcuni aspetti. Vengono esaminati gli effetti del timone combinati con quelli delle vele nelle varie andature della nave. Vengono trattati anche i sistemi funicolari di bordo e quindi il complesso del bozzellame. In relazione agli studi di Bouguer il grande storico delle matematiche E. Montucla si poneva un problema di natura filosofica e scientifica: “si chiedeva se le navi a vela possono avere una velocità superiore a quella del vento”; con un ragionamento fisico dimostrava che era possibile per venti intorno al traverso ed in certe condizioni di velatura e di resistenza delle navi. Nei tempi moderni la tesi di Montucla ha avuto diverse verifiche sperimentali. Il motivo è da cercare nel fatto che la nave si muove in due mezzi, aria ed acqua.

Bouguer mantiene uno scambio epistolare con Eulero di notevole interesse sul piano scientifico e su quello personale. I due hanno aperto una strada nuova, razionale, per lo studio della stabilità e dei moti della nave, sia sotto il profilo dell'efficienza del mezzo di trasporto, sia sotto il profilo della sicurezza in mare. L'eredità scientifica dei nostri viene subito raccolta dall'ufficiale di marina spagnolo Don George Juan, già compagno di Bouguer nella campagna del Perù, il quale conduce una analisi attenta sui lavori dell'ex professore di Croisic e riesce a fare considerazioni molto valide nel suo "Examen maritime" del 1771, opera di grande valore teorico e pratico. Anche lo svedese F.H. Chapman riprende e diffonde gli studi di Bouguer e di Euler nel fortunato "Trattato delle costruzioni delle navi" del 1783, in esso vengono forniti criteri e regole talvolta inedite, per proporzionare l'attrezzatura delle navi, in funzione delle forze agenti e della stabilità.

Ma il lungo cammino della teoria della nave non si ferma qui. Alla fine del secolo l'inglese G. Attwood fa importanti precisazioni evidenziando alcuni punti deboli nei lavori del Bouguer ed i rimedi relativi, mentre nel 1815 il francese Charles Dupin arricchisce lo studio della geometria della nave con una trattazione elegante e completa sotto tale aspetto. E tuttavia le indicazioni teoriche non vengono recepite subito nelle attività operative. Bisogna attendere William Froude, con i suoi studi su modelli condotti alla vasca navale, per trovare un assetto più armonico tra teoria e pratica su una strada che si rivela definitiva, almeno fino all'avvento dei computer, per l'architettura e la teoria della nave. Ma ancora ai tempi di Froude, si verifica lo sconcertante naufragio della nave da guerra inglese "HMS Captain" con la quasi totalità dei suoi 500 uomini, il 6 settembre condizioni meteo marine non proprio estreme; esso evidenzia che nel tema della stabilità delle navi vi sono ancora molti punti da chiarire e molte carenze da superare.

Una breve osservazione conclusiva. La nave ha avuto una evoluzione millenaria. La sua natura complessa ha richiesto il contributo delle menti più eccelse per capire e risolvere i molti problemi, teorici e pratici, che si presentavano. Bouguer ed Euler sono gli esempi più fulgidi in questo scenario ed i loro contributi scientifici appartengono al patrimonio culturale che si identifica con la nave e la sua storia. Un patrimonio culturale che va ben oltre la tematica specifica e merita di essere conosciuto meglio ed apprezzato per il contributo dato al progresso dell'umanità. In tale visione si giustifica il nostro impegno. Ed è sconcertante notare come il nome di Bouguer non trovi posto in un'opera ampia quale è la Storia del pensiero filosofico e scientifico di Ludovico Geymonat; ma su tale questione è il caso di ritornare in altra occasione.

Silvestro Sannino, marzo 2019

fine