

09 DL NEWS 2021 VOL XV new deal origin.

DL NEWS 6 maggio 2021

Newsletter di cultura di terra e di mare

Nel nostro sito www.deciolucano.it alla voce Archivio trovate tutte le newsletter che vi mancano

Nell'interno analisi, commenti, storia, Il bacino di carenaggio di Genova come è nato ed è stato costruito, oggi lo vogliono coperto nel porto che aspetta da anni la rimonta tra diga e ribaltamento.

SUEZ, L'INCAGLIO E IL DIBATTITO

di **Nazareno Cerni**

L'industria degli assicuratori marittimi ha tutti gli strumenti per gestire efficacemente la situazione.

La transizione ecologica con l'abbattimento delle emissioni (Il Sole 24 Ore 29/4) si riducono i fattori di rischio e le potenzialità di maxi-risarcimenti da erogare in caso di catastrofi.

Carissimo, spero tutto bene per lei e i suoi cari. Ho visto sul foglio n. 8 DL News una riflessione sull'impatto che l'incaglio della portacontenitori Ever Given potrebbe avere sul mondo dell'assicurazione.

L'evento è sicuramente di quelli rilevanti dal punto di vista monetario, ed è sicuramente un caso anomalo in cui un danno diretto molto lieve (l'incaglio della nave) genera una catena impressionante di danni indiretti:

1. **Avaria generale:** avendo dovuto sostenere delle spese per salvare nave e carico, anche i proprietari delle merci a bordo (i loro assicuratori) parteciperanno a tali costi
2. **Spese di Salvataggio:** sono giunti in zona rimorchiatori anche da molto lontano, e le spese saranno pari a qualche decina di milioni di dollari
3. **Danni al canale:** il canale è rimasto fermo per giorni, e un indennizzo per i mancati pedaggi (per quelle navi che hanno preferito circumnavigare l’Africa piuttosto che aspettare) è sicuramente da prevedere. Anche qui saranno parecchie decine di milioni di dollari
4. **Spese per ritardi delle navi:** le navi hanno dovuto fare una sosta non prevista o cambiare rotta, e sicuramente ci saranno spese da rimborsare. Molte decine di milioni di dollari
5. **Interruzione delle catene di approvvigionamento:** qui sarà la parte più complicata da gestire, in quanto i danni indiretti per operatori di logistica ed industrie, legati alla mancata consegna nei tempi delle merci ritardate dall’incidente, non è sicuramente di facile stima. Siamo su qualche miliardo.

Malgrado la grande complessità dell’evento e l’enormità delle sue ripercussioni, possiamo dire che l’industria degli assicuratori marittimi ha tutti gli strumenti per gestire efficacemente la situazione:

- a. **Assicuratori corpo e macchina:** pagheranno i danni allo scafo e le spese di salvataggio

Assicuratori del carico: pagheranno i danni di cui sopra pro quota il valore assicurato della loro merce sul totale dei valori assicurati, merci più nave

b.P&I: pagheranno la maggior parte dei costi indiretti, e attiveranno sia le loro protezioni riassicurative, sia i contributi agli armatori

La nostra industria è ormai sicuramente un nano nel panorama assicurativo mondiale, ma come succede spesso, siede sulle spalle dei giganti che hanno costruito l'industria nel corso dei secoli. Tutto sommato, business as usual. Si riguardi. Un abbraccio

Nazareno Cerni

**Vice Direttore Generale Responsabile Danni Non Auto e
Riassicurazione Cattolica Assicurazioni - Società Cooperativa**

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

Come evolve il mondo lo scopri con una buona cultura

di Marco Macciò

Caro Decio, sul n°8 della tua News v'è il richiamo di un'importate considerazione apparsa su una Rivista Marittima di quasi trent'anni fa: ciò che occorre nella vita a un giovane non è solo una valida preparazione professionale, ma anche il possesso d'un buon senso del dovere e della cultura. Perché della cultura? Perché essa è la capacità d'amalgamare le proprie cognizioni, le proprie sensibilità e le proprie esperienze onde avere un'accettabile cognizione di come evolve il mondo e, quindi, del ruolo nella società a cui ciascuno di noi può

fondatamente aspirare. Ecco perché quel grande animatore della vita intellettuale londinese di fine Settecento che fu Samuel Johnson raccomandava di non correre a comprare le gazzette quando si è posti di fronte a degli avvenimenti significativi, ma di consultare i libri. Perché i libri? Perché ogni evento si lega al passato e stanno nei libri – e oggi giorno anche nella rete, nei dispositivi elettronici - gli spunti necessari per relazionarsi in modo critico con le rappresentazioni dei fatti provenienti dai vari attori sociali e così interpretare nel modo più corretto possibile le trasformazioni della realtà. Perché questa considerazione? Perché l'incaglio della "Ever Given" circa un mese fa nel Canale di Suez ha scatenato un mare di polemiche e di allarmi, spesso fondati su una cognizione molto confusa del ruolo che questa via d'acqua artificiale odiernamente svolge nel traffico marittimo mondiale. Essa, infatti, attualmente è fondamentale per l'interscambio via mare di container, non certo per quello dell'oro nero (per il quale il vero anello debole della catena logistica è lo Stretto di Hormuz). Tutto questo l'ho scritto nell'allegato articolo richiestomi dalla rivista "RIEnergia" che lo ha pubblicato il 6/4. Forse in esso c'è qualcosa che ti può incuriosire. Buona lettura e un caro saluto.

Marco Macciò

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

**Nell'anno di Dante eliminiamo tutti gli inglesismi
gli acronimi e facciamo pulizia nella nostra lingua
di Tobia Costagliola**

Caro Decio, durante la mia vita lavorativa nello "shipping" ho gradualmente accettato la terminologia inglese constatando che, rispetto al "variopinto e armonico" linguaggio italiano non si prestava ad interpretazioni soggettive che, ancora oggi, alimentano sproloqui e dissertazioni da parte di loquaci avvocati e professoroni italiani. Ho dovuto constatare che, purtroppo, la terminologia inglese sia più lapidaria e inequivocabile rispetto alla terminologia della lingua di Dante. Oggi, poi, c'è una crescente

tendenza ad utilizzare "l'inglesismo" quasi come espressione, da parte di chi lo pratica, di un elemento di individuazione "elitaria" che esprime una superiorità culturale che non è "da tutti". Anche se poi certi termini, certe frasi, certe etichette si diffondono, anche a mezzo stampa e media in genere, prima ancora che se ne capisca il significato. E questa è un'altra cosa, rispetto a quanto da me sopra affermato, che mi spinge, al contrario, al rifiuto di questa stupida tendenza, segno di "provincialismo" e di "ignoranza". Ed è proprio qui, invece, che bisogna insistere ed essere fieri dell'uso della lingua di Dante... Nell'anno di Dante, un segno concreto della sua celebrazione, potrebbe essere, da parte dei "media", l'impegno di eliminare tutti gli inglesismi sostituendoli con termini italiani alla portata di tutti; almeno per quest'anno... Ma ai "media" dovremmo aggiungere anche i politici che, seppur ignoranti, si divertono a diffondere termini che non "capiscono"...

Tutto questo sproloquio per significarti che, tuttavia, il termine "word" da te usato per meglio individuare la natura delle news, non è possibile sostituirlo con un termine italiano. Che ben venga, dunque!

Che ben venga anche la tua constatazione che le News sono diventate un "giornale"... Io, in verità, l'ho sempre considerato un giornale, perché, nella mia ignoranza, il termine "newsletter", ormai usato e abusato da "molti" fa parte di quella terminologia non "necessaria" di cui si può fare anche a meno...

E poi, 32 pagine per un giornale mi sembrano un numero "congruo".

Tobia Costagliola

**Giornali, giornalisti, operatori della
comunicazione arriviamo con il “salvagente”**

Le “voci unite” dei mass-media in tempo di Covid.

Le parole vanno pesate!

La gara per annunciare la fine della pandemia!?!?

Abbiamo spesso scritto quanto sia pericoloso oltre che disdicevole ed esecrabile la leggerezza dimostrata dai Mass Media quando fanno “rimbalzare” tutti la stessa notizia “sensazionale” ma inesatta e approssimativa, senza approfondimenti. Notizie che generano sulla massa dei destinatari comportamenti talvolta avventati e nocivi per le comunità che, specialmente in tempo di Covid, vengono facilmente influenzate da mutare convinzioni e comportamenti.

Il caso Procida

Ne volete un esempio? È da alcuni giorni che tutte le Tv locali e nazionali annunciano, con grande enfasi, che l'isola di Procida è la prima località italiana che ha raggiunto l'immunità dal Covid grazie alla quasi totale vaccinazione dei cittadini (circa 10.500 su 3.850 mq!). E Procida viene segnalata con un'euforia “tutta televisiva” (domani inizieranno anche i giornali) come un esempio da imitare per tutte le altre comunità nazionali, piccole o grandi che siano.

Non faccio nessun commento ma riporto qui di seguito il pensiero del Dott. Giacomo Retaggio, decano dei medici procidani, memoria storica dell'isola e noto scrittore:

Vorrei capire una cosa: da più parti, ed anche dai tg nazionali, sento parlare di Procida “Covid free” e il fatto non può che farmi piacere. Al paese mio, però, questa espressione, significa

"libera dal Covid". Ma siamo proprio sicuri che sia così? Se ho ben capito, è stato vaccinato il 90% della popolazione isolana suscitando le ire di altre zone meno fortunate di noi. E questa per la nostra Procida è stata, non c'è dubbio, una cosa buonissima! Molti, la maggioranza, hanno ricevuto la prima dose e la seconda sarà praticata fra una ventina di giorni. Ma, se le mie cognizioni non mi ingannano, questi non sono ancora immuni o, per lo meno, non si sa.

Ora io mi chiedo: come si fa dichiarare Procida " Covid free" se le cose stanno così? Potremmo dire che è "Covid free" allo stato potenziale, vale a dire che sarà libera dal Covid non prima di trenta- quaranta giorni dall'inoculazione del vaccino dopo che questo avrà fatto effetto. Ma questo è tutto un altro discorso. A me non sembra che in questo momento Procida sia libera dal Covid.

Difatti alcune classi della scuola media sono in quarantena e ci sono una trentina di casi di positività sparsi per l'isola. Non credo sia una cosa buona dare false speranze ai Procidani che si potrebbero sentire sicuri con conseguente allentamento delle precauzioni. Bisogna convincersi che la malattia non è affatto scomparsa, anche se in lenta discesa. Abbiamo la responsabilità morale di proteggere noi stessi e gli altri con tutti gli accorgimenti possibili. Anche quando la vaccinazione avrà fatto effetto e noi saremo veramente "Covid free", cioè fra un paio di mesi, c'è il grosso pericolo rappresentato da coloro che vengono da fuori Procida. Anche perché si sono verificati casi di contagio anche in persone vaccinate. In queste si può avere una carenza di sintomi, ma in ogni caso esse sono dei "trasmettitori" della malattia. Allora voi vi immaginate cosa può succedere a Procida in previsione della stagione estiva con tutte le schiere di turisti che sbarcheranno sulla nostra isola? Un esempio, piuttosto ridotto, però, se ne è avuto in occasione del primo maggio quando sono scesi a Procida

numerosi giovani privi di mascherina o messa in modo inadeguato. Io non voglio assolutamente travestirmi da Cassandra o, se preferite, fare la parte dell'uccello di malaugurio, ma la situazione richiede il massimo impegno di tutti. Non vorrei che facessimo la fine della Sardegna che in pochi giorni è passata dalla zona bianca a quella rossa”.

Le riflessioni del dott. Retaggio si commentano da sole. Anche gli annunci dei Media

Tobia Costagliola

Caro Tobia, il grandissimo Vittorio G. Rossi, scriveva in maniera semplice, non ha mai usato nei suoi venticinque libri e centinaia di articoli per le grandi testate acronimi o iperboli. Rossi scriveva e parlava per la gente, (DL)

300 marittimi italiani prigionieri in Messico nel maggio 1940 La loro vicenda in un convegno a Genova e diversi incontri nel 2021

Caro Decio purtroppo ti devo comunicare che il convegno pubblico a palazzo San Giorgio sulle navi sequestrate in Messico durante la seconda guerra mondiale è stato rinviato. L'Autorità Portuale ci ha comunicato che il nuovo dpcm prevede che i convegni si possano tenere solo dopo il primo luglio. Lo faremo in autunno quando saremo sicuri che non ci saranno brutte sorprese. Tuttavia il 3 maggio i relatori leggeranno i loro interventi nella sala del Capitano che verranno videoregistrati. Il video verrà inserito nel sito dell'Autorità Portuale e su altre piattaforme. Inoltre abbiamo prodotto un documentario di circa 25 minuti con immagini inedite dell'epoca e lo abbiamo messo su dvd. Al più presto te ne farò avere una copia. Anche il documentario verrà messo su Internet (Youtube e altre piattaforme. Cosicché il professor Balistreri e tutti gli interessati potranno vederlo.

Grazie ancora per il prezioso aiuto che mi hai fornito
Renzo Cerboncini

**Un episodio di prigionia di marittimi raccontato da
Roberto Balestrieri**

Caro Decio, anche questa volta mi giungono da te notizie e storie di alto livello e di grande interesse. Mi dispiace non poter partecipare di persona al Convegno del giornalista Cerboncini, ma vorrei sapere se è possibile partecipare a distanza via web in modalità “conference call”. Il mio interesse è dovuto al fatto che mio padre Pasquale Balestrieri, capitano marittimo della flotta Lauro, fu uno di 300 prigionieri del Forte di Perota. Egli si trovava come ufficiale di coperta sulla M/n FEDE di Achille Lauro, era partito dall’Italia per caricare petrolio in Messico e il viaggio di ritorno fu interrotto dallo scoppio della guerra. Dopo una lunga sosta nel porto di Tampico (Messico), gli equipaggi di tutte le navi italiane e tedesche che si trovavano in porto furono schedati e il Messico, diventando alleato degli USA, requisì le navi e trasferì gli equipaggi come prigionieri nel Forte di Perota. Solo dopo qualche anno gli Italiani furono liberati concedendogli alcuni diritti civili. Alcuni di loro trovarono lavoro a Città del Messico (mio padre si attivò come rappresentante di commercio), altri si sposarono con messicane, alcuni della penisola sorrentina misero su una serie di alberghi. Verso la fine della guerra mio padre riuscì a collegarsi con un fratello, ingegnere della Colgate Palmolive a New Jersey, questi per vie diplomatiche ottenne il trasferimento del fratello Pasquale negli USA a casa sua e da lì, dopo l’armistizio e verso il 1946, via mare con la M/n COSTITUTION arrivò a Napoli. E fu così che a 7 anni conobbi mio padre che mi aveva appena visto nascere! In allegato avevo messo un documento di mio padre che ho conservato.

Ti prego di porgere a mio nome i migliori sensi di stima e i ringraziamenti al tuo collega giornalista Renzo Cerboncini.

Un abbraccio da un vecchio amico, sinceramente

Roberto Balestrieri

La scienza è in continua evoluzione ma le nuove scoperte aprono nuove finestre di Antonio Fiorentino

Caro Decio, sei stato molto carino a citarmi nelle tue news. Non sono stato tra i primi a capire che la scienza è continuamente in progresso e che ogni teoria ha vita breve man mano che le nuove scoperte aprono nuove finestre.

Il primo è stato il Cardinale Bellarmino che ammoniva Galileo e gli suggeriva di modificare le sue asserzioni dicendo "ho formulato una nuova teoria che vede la terra a girare intorno al sole. Ho verificato con osservazioni astronomiche e da esse non è comparsa alcuna smentita alla teoria".

Bellarmino era un Gesuita, come puoi capire, ma fin da allora intuì la fragilità della scienza e dimostrò di essere più avanzato di Galileo. Questi aveva la testa dura e credeva nella scienza ciecamente. Bellarmino cercava di salvarlo dal Tribunale dell'Inquisizione, ma non ci riuscì.

Caro Decio, è stata una buona occasione per sentirci.

Un abbraccio

Antonio Fiorentino

Spero proprio di sì, felice di incrociare la tua navigazione, caro Antonio, e tanti affettuosi auguri, grande intellettuale e solista di pianoforte. (DL)

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

Gli uomini del dopo guerra e le commemorazioni attuali: i leader veri si riconoscono subito di Massimo Granieri

Caro Decio, ricevo regolarmente DL News che in questi momenti ancora pericolosi hanno valenza non solo

comunicativa (che comunicazione!) ma anche di conferma che l'equipaggio del nostro barco è più che mai vitale. Bene!

Sono sempre stato molto distante da tutto quel gran parlare e manifestare che sta attorno alla celebrazione del 25 Aprile. Ritengo di essere stato fortunato a nascere in una famiglia con un padre figlio di contadini diventato suo malgrado soldato in giovanissima età trascorrendo i suoi migliori anni, quasi un decennio, servendo il paese prima in guerra, 2 campagne militari e poi anni di prigionia, poi come poliziotto ai confini italo-slavi al tempo delle famose foibe e dell'esodo dalmato-giuliano e un nonno marinaio , operaio navale e fervente attivista antifascista a fianco degli allora leader massimi del nascente Partito Socialista Italiano

Due uomini totalmente diversi ma che hanno servito la patria e un ideale politico con lo stesso rigore e onestà. Più adulto seppi, e non da loro, che vissero su palcoscenici diversi momenti entusiasmanti, terribili sconfitte anche morali, provando spesso tanta fatica e dolore. Schivi da ogni forma di protagonismo, a noi figli e nipoti parlavano pochissimo del loro passato e mai se ne sono vantati anche se e ne avrebbero avuto di che gloriarsi.

Avrebbero potuto sfruttare i loro trascorsi per trarne benefici in ambito professionale o politico e invece una volta portate a termine le loro battaglie per costruire un futuro migliore si sono messi semplicemente da parte come, io penso, sanno solo fare i grandi uomini. A casa mia non vi erano oratori, martiri o eroi che abbiano mai influenzato o interferito sulle nostre scelte politiche o i nostri impegni sociali. Forse la migliore lezione di libertà.

Per questo non riesco fare mie queste commemorazioni che sento in grandissima parte strumentalizzate, celebrate da pseudo patrioti antifascisti che hanno fatto della resistenza o

del loro credo politico un interesse personale. Non credo a chi una volta all'anno sfila in corteo con un lindo fazzoletto rosso al collo, pugno alzato cantando o Bella ciao e magari il giorno dopo riesce a rubare un vaccino anti Covid lasciando indietro persone anziane o vulnerabili in virtù di una amicizia al posto giusto, di un tesserino da avvocato o da giornalista.

Anche quest'anno quindi rimango lontano da questo "carrozzone" preferendo la buona lettura di un articolo (che ti allego) di Marino Sinibaldi sull'argomento. Me lo ha inviato una carissima ex professoressa del Nautico di Imperia con cui alcuni anni fa ho collaborato organizzando con i suoi ragazzi una serie dei miei soliti incontri.

Buona serata e.. buona vita a te e Anna

Massimo Granieri

Potete chiedere l'articolo inviando una mail al com.te Granieri: maxsette@inwind.it (DL)

The International Propeller Club NEWS

Nuovo consiglio Direttivo eletto il 28 aprile 2021 (da remoto in carica da 2021 al 2024)

Presidente Nazionale: Umberto MASUCCI (Presidente Propeller Club Naples)

Vice Presidenti: Simone BASSI (Presidente Propeller Club Ravenna)

Giorgia BOI (Presidente Propeller Club Genoa)

Riccardo FUOCHI (Presidente Propeller Club Milan)

Fabrizio ZERBINI (Presidente Propeller Club Trieste)

Segretario Generale: Marina TEVINI (Consigliere Propeller Club Genoa)

Tesoriere Nazionale: Giuseppe COCCIA (Segretario Propeller Club Naples)

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

Propeller Club Port of Genoa NEWS

“Some Challenges & Opportunities Presented by New and Old Technologies for Shipping Industry”

Martedì 27 aprile, alle ore 17.30, si è svolto un nostro Workshop Internazionale in lingua inglese in collaborazione con l’Ente di Classifica norvegese DNV GL sul tema: “Some Challenges & Opportunities Presented By New And Old Technologies For Shipping Industry”

I relatori del workshop hanno approfondito rispettivamente:

Øysten Engelhardt – Principal Researcher and Group Leader DNV GL: “Ship Autonomy and Safety”. La sicurezza nei sistemi automatizzati uniti agli operatori umani. Le sfide del machine Learning: la diversa visuale delle reti neurali artificiali e le conseguenti problematiche che hanno portato alla creazione di un quadro di pianificazione finalizzato a simulare diversi scenari di rischio, così da uniformarsi alle normative del COLREGs. Il ruolo di DNV nell’incentivare la creazione in ambito internazionale di leggi che vadano a regolare questa nuova, automatizzata, tipologia di imbarcazione.

Jorge Dahl – Business Development Manager DNV Spain: “WAPS. The wind as an option for propulsion. Nostalgia for the past or reality for the future”. Il ritorno della vela come nave mercantile dovuto principalmente alle restrizioni ambientali riguardanti la de carbonizzazione: l’interesse nelle tecnologie WAPS (Wind Assisted Propulsion Systems),

classificazione e confronto tra i principali sistemi, alcuni progetti futuri con il rotore Flettner. La nascita di una nuova notazione di classe e i 3 standard necessari: AIP (Approval In Principal), TADC (Type Approval Design Certification) e TAC (Type Approval Certification).

Giovanni Vallarino – Business Development Manager DNV GL: “Close the safety gap in an Era of transformation – Brief intro to DNV white paper”. Breve spiegazione dei contenuti del White Paper rilasciato recentemente da DNV GL: come controllare e ridurre i rischi di sicurezza relativi alla digitalizzazione e alla de carbonizzazione.

L’incontro è stato presentato e moderato dall’Ing. Bruno Dionisi, che ha evidenziato i diversi punti di interesse. Importati spunti di riflessione sono stati offerti anche dalle “questions” poste in particolar modo dagli ing. Guido Barbazza, Massimo Figari e Salvatore Mauro.

I relatori si sono avvalsi di slide che sono a disposizione, presso la Segreteria del nostro Club, per chi le volesse richiedere.

Con i più cordiali saluti.

Giulia Terracciano

Segreteria organizzativa - The International Propeller Club
Port of Genoa

propellergenoa@propellerclubs.it

tel +39 010591793 cell +39 3408996193

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

Poveri pesci... e chi li mangia in Italia

La Guardia Costiera presenta il Rapporto annuale sul controllo pesca in Italia – anno 2020

Il 29.04.2021 a Roma presso la sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, è stato presentato il Rapporto annuale sul controllo pesca in Italia – anno 2020. L'evento, trasmesso on line in contemporanea sui canali social del Corpo, ha visto la presenza del Sottosegretario di Stato alle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, Sen. Francesco Battistoni e del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino. Presenti, inoltre, il Direttore Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura del Mipaaf, Dott. Riccardo Rigillo, il Capo del Reparto Piani e Operazioni del Comando Generale, Contrammiraglio Sergio Liardo, il Direttore Esecutivo dell'Agenzia Europea di Controllo Pesca (EFCA), Pascal Savouret, e i rappresentanti della Control Unit della Commissione Europea.

Realizzato dal Centro di Controllo Nazionale Pesca (CCNP) del Comando Generale, il Rapporto fornisce un'istantanea completa e trasparente dell'attività di controllo svolta dal Corpo in uno dei settori economici più importanti e trainanti del Paese, la cui cura è affidata dal MIPAAF al Corpo delle Capitanerie di porto.

Il rapporto annuale, così come strutturato, rappresenta un documento essenziale nel quale viene analizzata, sotto diversi profili, l'attività di controllo della pesca. La sua diffusione, non solo permetterà all'utenza in generale di comprendere l'organizzazione del controllo della pesca in Italia, ma costituirà, altresì, un documento ufficiale le cui risultanze potranno essere valorizzate nel corso di audit svolti da parte delle Istituzioni unionali.

Rapporto annuale sul controllo della pesca

Nel suo intervento, il Direttore Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura del Mipaaf, il dott. Riccardo Rigillo, così si è espresso: “La presentazione del 1° Rapporto annuale sul controllo pesca in Italia è un'occasione molto importante. Come giustamente è stato fatto notare, con questo documento ci poniamo in anticipo sulla previsione delle nuove normative europee, dove la presentazione annuale di un rapporto da parte delle autorità competenti sarà certamente uno dei punti salienti. Un rapporto - questo sul controllo pesca in Italia - che è estremamente importante, fondamentalmente per due motivi: perché da un lato permette di dare visibilità del lavoro che viene fatto, dando il giusto spazio alle operazioni che vengono portate a termine; e perché dall'altro consente un dibattito che può mettere in luce tanto i punti di forza, quanto quelli eventualmente più critici sui quali andare a lavorare”.

La flotta e gli uomini onesti dei pescherecci

“Dobbiamo ricordare che l'Italia” ha affermato l'Ammiraglio Pettorino nel suo intervento” vanta la seconda flotta europea di pescherecci: 12.200 unità maggiori e 8.000 imbarcazioni appartenenti alla piccola pesca. Circa 30.000 marittimi impegnati direttamente nel settore, 100.000 se consideriamo anche coloro i quali lavorano a terra. Un indotto complessivo di circa 500.000 lavoratori. Numeri che ci dicono quanto la pesca sia importante per il nostro Paese e quanto centrale sia il ruolo svolto dalle Capitanerie per tutelare questo settore: dal rilascio della documentazione amministrativa per l'avvio dell'attività di pesca, al controllo finale nella vendita al pubblico, nonché al coordinamento di tutti coloro che sul mare concorrono alla vigilanza su questo settore. Un ruolo, quello

dell'Amministrazione Marittima, che, con la prossima istituzione della Zona Economica Esclusiva, potrà confermare la sua centralità nel quadro del controllo delle attività di pesca”.

Di seguito i dati salienti riportati nel Rapporto 2020:

- 110.000 verifiche sulla filiera della pesca;
- 5.000 illeciti contestati;
- 7,6 milioni di € di sanzioni amministrative;
- oltre 357 tonnellate di prodotti ittici sequestrati;
- 45 operazioni complesse regionali per contrastare i fenomeni illeciti individuati a livello locale.

LETTURE

Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale

di Antonio Musarra

L'avv. Paolo Pugliese nostro amico e fedelissimo collaboratore lettore delle nostre newsletter ci aveva inviato questa segnalazione libraria “Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale” ed Il Mulino con l'intervista all'autore che, ci dice Pugliese, è opera del curatore della Libreria San Paolo. Ci dispiace dover rimandare ancora la interessante intervista al prof. Musarra, trattandosi però di storia siamo certi che non invecchiano né il testo né l'autorevolezza dell'autore,

L'INTERVISTA LA PUBBLICHEREMO LA PROSSIMA Newsletter DL NEWS n. 10.

*Antonio Musarra insegna Storia medievale alla Sapienza Università di Roma. Con il Mulino ha pubblicato «Genova e il mare nel Medioevo» (2015), «Acri 1291. La caduta degli stati crociati» (2017), «Il crepuscolo della crociata» (2018) e, con Franco Cardini, «Il grande racconto delle crociate» (2019).
<https://www.gruppoeditorialesanpaolo.it/>
Libreria San Paolo della Diffusione San Paolo s.r.l.
librieriasanpaolologenova@stpauls.it*

Guerra e pace nel pensiero contemporaneo **a cura di Silvestro Sannino**

Discutere di guerra e di pace, in generale, equivale a considerare la vicenda umana nella sua dimensione storica più ampia. Perché la guerra? Si può evitare la guerra? È realistico pensare un mondo senza guerra? Domande semplici, naturali ma senza risposte; o se si vuole con molte, troppe risposte.

Renato Ferraro di Silvi e Castiglione, in una serie di brevi saggi pubblicati sulla Rivista Marittima, raccolti poi in un libro edito dalla medesima rivista, si è posto il problema di esaminare il tema della guerra e della pace nel pensiero contemporaneo. Una ventina di filosofi, di giuristi degli ultimi tre secoli sono stati esaminati, scrutati, sviscerati, nelle loro idee, nelle loro posizioni sul tema, pur senza tralasciare ogni altra fonte.

Nel libro viene affrontata la ricerca delle cause della guerra e della non guerra che equivale alla pace. La filosofia e la teoria del diritto vengono invocate, sono chiamate in causa per fornire spiegazioni plausibili e possibili soluzioni di un delicato problema – come evitare la guerra – che già rendeva piuttosto scettico Tucidide. Anche se riferito al periodo posteriore al XVIII secolo gli autori presi in esame, e sono tanti, richiamano

i grandi filosofi di ogni tempo; ma anche teorici del diritto quali Francisco de Vitoria, il nostro Alberico Gentili, che influenzò molto il giovane Hugo Grotius, o economisti come Adam Smith e J. M. Keynes; ed Hans Kelsen del quale Norberto Bobbio, per sua ammissione, impiegò non poco tempo per capirne il messaggio giuridico. Ed ancora lo storico Leopold von Ranke con la sua visione positivista, basata tutta sui “fatti concreti”. E poi lo psicologo Erich Fromm, con il suo “Anatomia della distruttività umana”, viene a spargere una luce policromatica sul tema. Voglio dire il libro richiede conoscenze molto varie e profonde e quindi costituisce un riferimento continuo nel tempo, non limitato ad una lettura una tantum.

Tra gli autori esaminati, a partire dal partenopeo Giuseppe Palmieri, vi è chi pensa alla guerra per vincerla; ma si può pensare e si deve pensare di evitare la guerra, anche con l'equilibrio del terrore (o, se si vuole, L'Equilibre de l'impuissance). Bobbio è un pensatore che affronta il problema della guerra e ricerca la via della pace, una via che promette molto ma delude troppo spesso. A tal proposito fanno scuola le diverse correnti di pensiero che ricorrono a dizioni tipo: “guerra di liberazione”; “guerra giusta”; etc. E nella irta navigazione nel gran mar della guerra e della pace non mancano teorie che esaltano il valore della guerra, un male necessario, foriero di virtù, invocando Kant e von Humboldt, Hegel, Gentile ed altri. E qui non si può fare a meno di ricordare il monito di Eraclito “la contesa è padre di tutte le cose”.

La materia trattata dall'Amm. Renato Ferraro è fluida, sfuggente, e va oltre la filosofia e la teoria del diritto. Nel mio piccolo, con conoscenze molto limitate nel settore, nei miei studi sulla storia della navigazione, rimasi sorpreso e sconcertato nel constatare che Hugo Grotius (1609) con la sua

teoria del Mare Liberum (Ulpiano: mare, natura, omnibus patet) per avallare la sua tesi richiamava gli autori classici dell'antichità e gli stessi autori venivano poi invocati da John Selden (1619) per sostenere una tesi diversa, la tesi del Mare Clausum. Quanto al precetto di Gastone Bouthoul "Si tu veux la paix, connais la guerre" mi pare che sia una parafrasi del noto e diffuso "Si vis pacem para bellum" che ricordo dal mio latino della scuola media.

Nelle posizioni spesso variegata dei filosofi esaminati, compresa la ingente bibliografia indicata, emergono anche situazioni delicate, incresciose come l'influsso di Martin Heidegger su Karl Theodor Jaspers e su Carl Schmitt, con l'intricata questione del nazismo, della sua ideologia e dei suoi orrori che hanno lasciato ferite laceranti nelle coscienze dei più, finendo per offuscare aspetti militari di grande rilievo bellico, mi pare. In proposito sarebbe interessante tentare di fare un'indagine sulla psicologia del dittatore, in generale e di Hitler in particolare, condotta da un versante pedagogico. La prospettiva non manca di concrete, seppur poco esplorate, inedite vie per una migliore comprensione delle cause più remote ed anche di soluzioni.

Peraltro, se ricordo bene, l'ebrea Hanna Arendt, che ebbe un lungo rapporto sentimentale con Heidegger negli anni '20, dichiarava che in tale periodo, in questo ménage, non si era accorta che il filosofo avesse idee affini a quelle del nazismo! E poi, a proposito delle "convergenze parallele", l'Autore del saggio de quo trova il modo di citare Aldo Moro il quale, con tale concetto, che sembra un ossimoro o forse un paradosso, invitava a figurare vie politiche convergenti, da ambo le parti, riferito ai socialisti che si preparavano ad entrare nell'area di governo con Fanfani. Il concetto di rette parallele che si incontrano in un punto lontano (all'infinito) è noto nella geometria euclidea in modo concettualmente compatibile e

suggestivo. I binari della ferrovia visti in lontano, rendono bene il concetto, se può aiutare a cercare la pace.

La pace, come emerge in più luoghi del saggio, non va solo ricercata ma curata e ben gestita, specie dalla comunità politica. Dopo la prima guerra mondiale le potenze vincitrici della guerra non seppero poi “vincere la pace” e crearono i presupposti ed i pretesti per un’altra guerra mondiale, con decine di milioni di morti!

Gli spunti che emergono da una ricognizione del libro, seppure fatta a “volo di uccello”, sono vari, numerosi e bisogna rendere all’Autore il merito di aver saputo presentare una materia che era latente, nascosta tra una miriade di opere che stanno a testimoniare il mistero dell’essere umano, specialmente in quegli aspetti che sembrano finanche ovvii ma che poi sfuggono sempre a spiegazioni valide, plausibili, convincenti.

Sono aspetti che si possono configurare come elementi o grandezze o concetti primitivi, che non si possono spiegare in termini più semplici, appunto perché sono “ab inizio, ab origine”. E neanche un Raymond Aron (vedi Paix et guerre entre le nations; Penser la guerre, Clausewitz) che pure ha svolto grande opera riflessiva e divulgativa sulla tematica ecumenica trattata da Renato Ferraro, è riuscito a rendere edotti i protagonisti, gli agenti della politica e della cultura, di ieri e di oggi, se solo si guardi un po’ in giro nel mondo.

Certo l’Italia, come fa ben notare l’Autore, con tratto lieve ed ironico, ma molto incisivo, nel secolo scorso, il “secolo breve”, due volte è stata al tavolo dei vincitori e due volte è stata trattata da vinta! Sono momenti storici che in qualche modo lasciano tracce ed hanno un “costo” anche sul piano sociale. E si può osservare che se gli studenti avessero conosciuto meglio la natura ed il senso dell’esistenzialismo di Jean Paul Sartre, molto amico di Aron, la contestazione del 1968 avrebbe potuto avere sviluppi un po’ diversi, magari più esaltati negli aspetti

creativi e positivi, e forse più limitati nei tratti meno genuini e spontanei, nei disvalori.

Il libro, il saggio di Renato Ferraro, presentato in una elegante e dignitosa veste tipografica dalla Rivista Marittima, arricchita da una sapiente iconografia, è prezioso, e continuerà a far riflettere su tanti aspetti che nel complesso restano inediti in una letteratura, spesso prolifica e ripetitiva, ma talvolta distratta, troppo distratta, su tematiche di grande rilevanza politica e sociale, ben evidenziate dall'Autore.

Silvestro Sannino

UNA NOTA DI POESIA IN PROSA PER TUTTI NOI RECLUSI DALLA PANDEMIA

Apologia della primavera pandemica

Questa volta ho sognato una leggiadra fanciulla, avanzava con passi timidi e cauti sopra un sentiero coperto di sassi e cespugli rovi spinosi. Sorrideva e con la mano alzata faceva volare un saluto.

Subito l'aria s'era fatta calda e leggera intorno, tutto colorato di vita nuova: gli alberi più verdi i fiori sbocciati, i prati popolati di margherite.

I passanti s'eran levati i capotti e rallentavano il passo per osservare gli uccelli che riempivano il cielo di canti.

All'alba, affacciata al balcone ho voluto con forza che il mio sogno continuasse.

Illusione, un vento improvviso ha sbattuto la porta, spalancato le finestre, nuvole scure hanno rovesciato gocce gelate che il vento ha scagliato sulla mia faccia, anch'essa gelata.

Erano spariti i colori, il cielo si era mescolato all'aria fumosa che nascondeva le strade, le case.

Ho avuto paura la paura di un piccolo animale, solo in mezzo alla bufera. Una sensazione breve, quasi infantile che mi ha fatto rannicchiare sulla poltrona, avvolta in un piumino caldo e, ad occhi aperti, ho continuato a sognare la mia primavera.

MARIALUIGIA MONFREDINI SEZZI

Nervi, aprile 2021

○○○○○○*○*○*○*○*○

Dalla rivista aCompagna 1928-1933

-

Cari soci e simpatizzanti,

proseguiamo con l'iniziativa di proporvi ogni martedì la lettura di un articolo scelto tra quelli pubblicati nelle prime annate del nostro bollettino (1928-1933), cercando di variare gli argomenti trattati. Buona lettura!

Colgo l'occasione per ringraziare la Gran Cancelliera Isabella Descalzo per l'idea di mandare questi articoli e per la cura con la quale li prepara.

Franco Bampi

Il nuovo bacino di carenaggio

Articolo pubblicato sul bollettino n° 5 – Agosto 1928

Salutiamo l'opera insigne

Tutte poderose sono le opere attualmente in corso di costruzione, nel nostro Porto. Poderosissima deve dirsi questa che si inaugura – per le difficoltà superate, per la celerità nel costruirla, per i servizi che è destinata a rendere alla grande marina.

Genova che – mercé il più vasto e perfezionato porto – assurge, ogni giorno, a nuova e maggiore grandezza, rende omaggio agli Autori dell'opera insigne: alla mente che la concepì e la volle, all'artefice che diede diuturne fatiche per la sua esecuzione, all'Ente che coordinò le forze private e fu fiamma altrice [che nutre, ndr] all'ardita iniziativa.

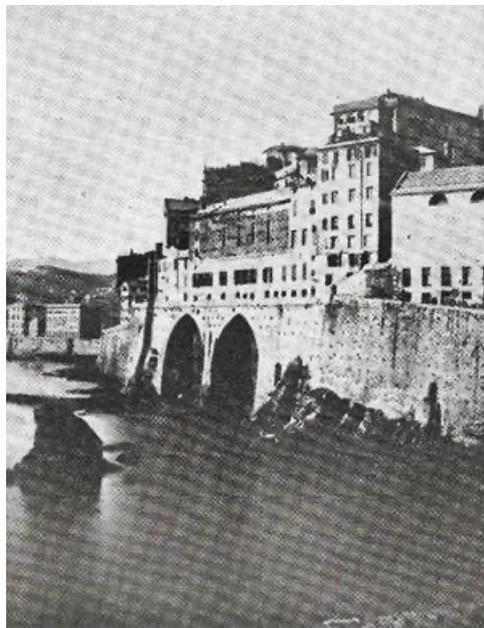
Dedichiamo perciò, nell'evento fausto, questo ricordo all'ammiraglio Cagni, il Preside, che, tenacemente volendo e tenacemente operando, ha saputo provvedere al carenaggio delle grandi navi, costrette a chiedere ospitalità ai bacini militari; all'ingegnere direttore delle costruzioni comm. Albertazzi, il magister operarum moduli, come si chiamava una volta; a Bartolomeo Moresco, che seppe consorzare le forze tutte degli armatori ed interessarle all'impresa.

E lo dedichiamo anche al senatore Erasmo Piaggio che riassume – anche in questo campo – le tradizioni della nostra marina e le aspirazioni per tutto quanto può darle nuova e maggiore fortuna. In lui salutiamo i continuatori che danno all'esercizio le cure sollecite e illuminate.

” A Compagna,,

Ricordi e notizie

Il tratto di terra e di mare, nel quale sorge l'opera grandiosa, è il Campo Pisano. Mai fu tanto vera l'epigrafe: "Questo luogo nefasto di lutti fraterni – Genova ribenedice nel sacro nome d'Italia".



Come era

Vorrei poter riprodurre i luoghi memorandi quali erano nei giorni delle ire funeste (1284); quando Genova, alla Meloria, trionfava

della rivale e qui recava ben diecimila prigionieri pisani.

Per quanto so, mancano descrizioni e figurazioni dei luoghi, di quell'epoca.

Ma chi consideri la formazione orografica ed idrografica della regione, quale ci viene descritta nel primo medio evo, non trova difficoltà a ricostruire le linee maestre del panorama.

Tutta la curva di mare che parte da Carignano e arriva al Molo Vecchio costituiva il Campo di Sarzana.

Quello era costituito da spiaggia arenosa: retrostante alla quale si estendeva una zona piana (Via Madre di Dio) da cui, a fasce coltivate, si saliva da una parte verso Carignano dall'altra verso il Castello.

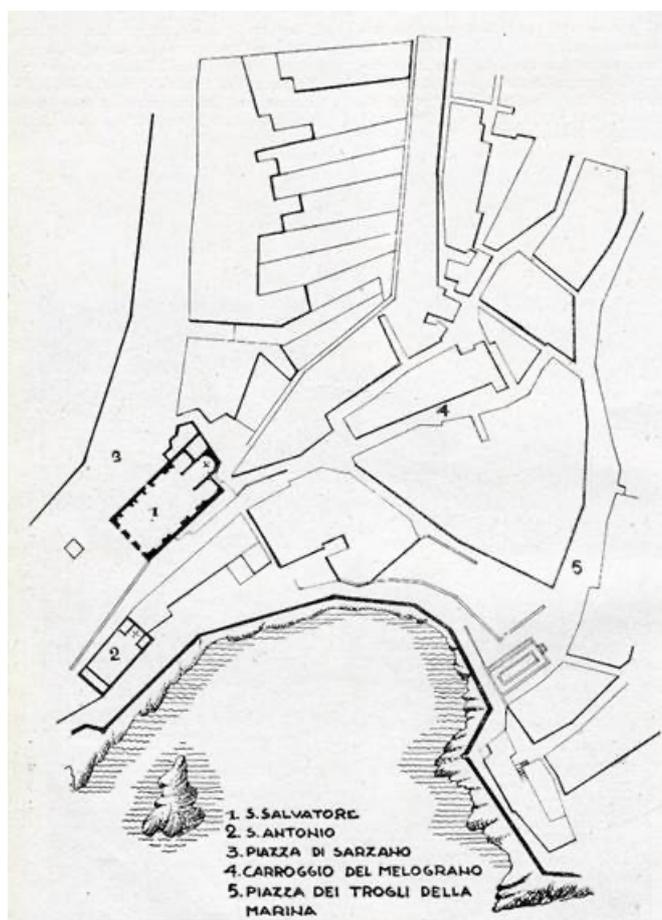
Il Poggi argomenta che, nell'epoca romana, sotto il Castello, vi fosse la grande spianata s-er-zan che è quanto dire – sul piano – sede del parlamento, del campo marzio, e delle feste.

Certo, nell'epoca medioevale, nella zona pianeggiante si trovava il Campo Santo pisano nel quale ebbero l'eterna pace i prigionieri di guerra pisani, mancati nella lunga cattività, durata vent'anni.

E Camposanto, rimase per molto tempo, testimonia di sventure e di virtù.

Ancora un secolo dopo (1403), il maresciallo Boucicault decretava non vi si dovessero fare costruzioni, ma restasse consacrato ai defunti; unicamente il Maresciallo consentiva che vi potessero trovar sepoltura i pellegrini. Il documento si conserva nell'Archivio Civico e fu pubblicato dal Podestà (Fr.sco) (Colle di S. Andrea p 272).

E per molto tempo ancora la spiaggia rimase libera ed aperta alla costruzione delle navi, come si argomenta da divieti di estrazione di arena e da vari documenti per costruzioni di navi pubblicati dal citato Autore nella pregevole Storia del Porto.



Sulle regioni finitime, prima adibite a terreni coltivati ed a ville, vennero mano a mano elevandosi degli edifici, secondo si ricava da vari documenti, di epoche diverse: vi è la domanda di Lanfranco Usodimare che chiede di fabbricare una

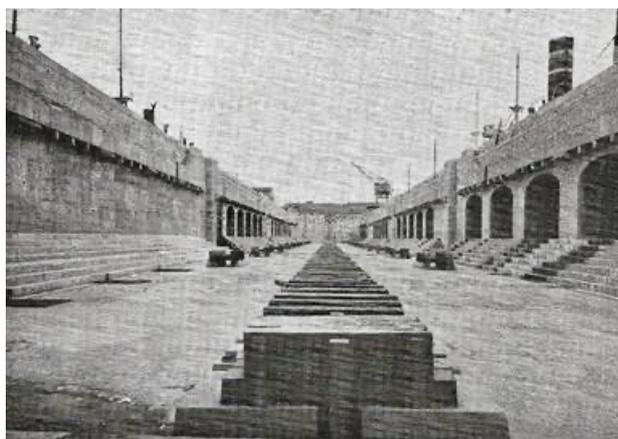
casa vicina al mare (1251), di Melchiorre Lercari che la rinnova dopo due secoli (1469), di Agostino Piaggio (1575) che formula **un'istanza in ordine ad una sua casa vicina al mare, con viridario [giardino, ndr], fasce, e alberi.**

Soltanto nel 1552 cominciarono le mura da Carignano al Molo Vecchio; e da quell'epoca la zona venne man mano trasformandosi, come oggi la vediamo, mercé i vasti riempimenti del mare, sul quale si guadagnarono successivamente le strade, le calate ed i bacini (1877).

Delle due incisioni che seguono – la prima raffigura il tratto di spiaggia quale era prima dei ricordati riempimenti (1877), ed in cui prossimità sorge lo Scoglio campana, motivo preferito di parecchie canzoni dialettali.

La seconda raffigura la topografia della zona, in cui si scorge, in alto e a sinistra, il Campo pisano. È tolta dalle carte "Antica

città di Genova” del Garré ed altri. Il piano è del 1656; ma, per quanto esso sia posteriore di tre secoli dall’epoca storica, aiuta, con i documenti ricordati, la ricostruzione cui ho accennato. Debbo la figura all’Ufficio civico di Storia e Belle arti e particolarmente al Castagna che collaborò alle ricerche, al Multedo che cortesemente ne curò la riproduzione.



Un bacino di carenaggio

Tutti s’ha l’idea sul che cosa sia

un bacino di carenaggio: una grande conca in muratura nella quale si fanno entrare a secco le navi per raddobbarle. Ma pochi sanno quale difficoltà tecnica presenti la costruzione di un bacino, particolarmente capace per le navi moderne: ché, dovendosi costruire sotto il livello del mare, a profondità imponenti, è molto difficile difendere l’opera da infiltrazioni. Parlo particolarmente dei bacini nel Mediterraneo.

Nei bacini collocati su mari ad alta marea, basta introdurre la nave quando le acque sono alte ed aspettare che la marea discendente lasci all’asciutto la nave.

Da noi le difficoltà, come dicevo, sono molte: e ci vollero tentativi parecchi per vincerle.

Il primo bacino fu costruito nel porto di Tolone da Groignard, l’inventore delle porte natanti, con le quali si chiudono le bocche dei bacini (1774). Costò oltre venti anni di fatiche; e

non poté mai funzionare, se non impiegandovi costantemente 180 uomini per tener l'acqua in rispetto.

Il secondo bacino fu pure costruito nel porto di Tolone dal Bernard (1821). Costò sette anni di lavoro: ma, malgrado vi fosse impiegata l'azione di due macchine a vapore, l'acqua a mt. 2,70 restò stazionaria, ché tanta se ne estraeva, tanta ne entrava.

Il terzo bacino, sempre a Tolone, fu costruito dal Noèl (1841). Le lunghe esperienze sulla costruzione dei fondali e sulla composizione dei smalti valsero, dopo cinque anni, a dare la voluta impermeabilità alla vasca.

I vecchi bacini genovesi

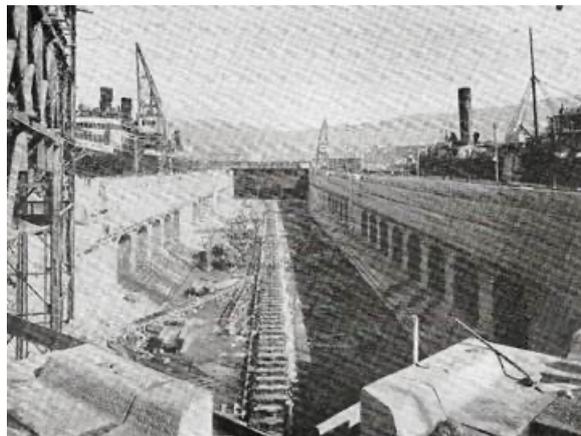
Con decreto del 21 agosto 1845 di Re Carlo Alberto, veniva approvata la costruzione di un bacino di carenaggio a Genova per le navi da guerra e mercantili. Il principe Eugenio di Carignano, in quei tempi Comandante generale della R. Marina, ne affidava il progetto e la costruzione al Colonnello del Genio Domenico Sauli che maestrevolmente disegnò ed eseguì il Bacino oggi Municipale affiancato alla Darsena. L'opera fu incominciata nel 1847 e finita nel 1851; il bacino è lungo metri 72, largo in alto mt. 24, profondo mt. 6,75. Costo L. 2.257.013.

Considerando l'epoca in cui fu costruito, l'opera deve indubbiamente dirsi riuscita. Si pensi che lo scavo fu compiuto con le caracche, macchine a ruote per l'effossione [scavo, ndr] dei porti; e che per il perforamento delle mine subacquee si usarono, per la prima volta, i palombari venuti dall'Inghilterra.

Per tener nota dei vari sistemi usati nel nostro porto, debbo ricordare che nel 1860 fu costruito dall'ing. Chiavacci lungo il Molo Vecchio uno scalo di alaggio.

Molti lo ricordano ancora: era un piano inclinato, che scendeva parecchi metri sott'acqua, dotato di binari sui quali, in acconce invasature, veniva collocata e portata in secco la nave.

E debbo ancora ricordare, il Bacino galleggiante in legno, varato nel 1873, sostituito da altro in ferro che, fino all'inizio della guerra, fu in esercizio nelle acque antistanti la calata nord del Molo Vecchio.



Il nuovo bacino

Fra il 1888 ed il 1902, a complemento delle opere portuali che prendono nome

dal Duca di Galliera, furono costrutti i due Bacini alle Grazie che, fino a questi ultimi anni, servirono ottimamente, e serviranno ancora, al carenaggio delle navi di portata normale.

Il Bacino n. 1 è lungo mt. 179 (ometto i centimetri), largo al coronamento mt. 29, largo al pelo d'acqua mt. 24, profondo sotto il livello del mare mt. 9,50.

Il Bacino n. 2 è lungo mt. 219, largo al coronamento mt. 25, largo al pelo d'acqua mt. 18, profondo sotto il livello del mare mt. 8,50.

Fra questi due Bacini è stato costruito il terzo inaugurato il 18 luglio scorso.

Sono trascorsi appena tre anni dal giorno in cui, con la presenza di S. M. Vittorio Emanuele III e con l'intervento di S. E. Ciano e di tutte le Autorità cittadine, si svolse la cerimonia per il primo scavo del nuovo Bacino di carenaggio, opera veramente grandiosa che a ragione può chiamarsi un prodigio della tecnica moderna.

Il nuovo Bacino fu compiuto in breve volgere di tempo, per volere dell'illustre Presidente del Consorzio ammiraglio Cagni, che ottenne le somme occorrenti, predispose i progetti, ne invigilò la costruzione.

Esso può dirsi il maggiore d'Italia ed uno dei più grandi del Mediterraneo, fra quelli destinati alle navi da commercio.

Per le sue dimensioni e per l'importanza dei mezzi di cui dispone, si trova in condizione di soddisfare alle attuali e, per molto tempo ancora, alle prevedibili esigenze dell'armamento, perché in esso si possono carenare le più grandi navi transatlantiche che frequentano i porti italiani.

Ha la lunghezza di metri 240, la larghezza di metri 32, misurata tra le pareti interne inferiori dei muri di fiancata, e la quota della soglia esterna è di metri 11, sotto il livello del mare.

Per raggiungere quest'ultima quota e far posto alla platea si dovettero eseguire oltre a 110.000 mc. di scavo di terra, circa 40.000 m. c. di scavo in roccia; onde la platea e le fiancate del bacino poggiano completamente sulla roccia stessa.

Per la costruzione della platea e delle fiancate suddette si eseguirono oltre a 50 mila mc. di muratura in calcestruzzo

cementizio con pozzolana. Complessivamente il costo del bacino si è elevato a circa 32 milioni.

Tanto il nuovo bacino, quanto il più lungo dei due attuali, sono divisibili in tre scomparti, essendoci appositi gargami [guide verticali, ndr] per mettere a posto le barche porta; onde vi si possono carenare più economicamente navi minori, che rappresentano per il momento la clientela più numerosa e frequente dei bacini.

Nel nuovo bacino sono poi state disposte, oltre alle taccate centrali, anche taccate laterali per sostenere su ampi e ripartiti appoggi le grandi navi, la cui sezione maestra tende sempre più ad avvicinarsi alla forma rettangolare. Si otterranno per tal modo sforzi più equilibrati nelle strutture dei grandi bastimenti in confronto col sistema ordinario d'appoggio che avviene esclusivamente lungo le taccate centrali.

Il complesso dei bacini di carenaggio è servito da un unico impianto d'esaurimento col quale però, con accorta disposizione di saracinesche, è possibile effettuare l'esaurimento separatamente dei tre bacini colla massima celerità. Infatti l'impianto stesso è costituito da quattro pompe della portata di nove milioni di litri l'ora, onde il nuovo grande bacino completamente pieno d'acqua può essere vuotato in due ore e mezza.

Le quattro pompe sono direttamente accoppiate a quattro motori asincroni della potenza di 500 H. P. ciascuno, alimentati da apposito impianto di trasformazione. Numerosi servizi sussidiari si sono pure installati per l'adescamento delle pompe, per l'esaurimento completo dei bacini, per la manovra delle saracinesche che permettono l'esercizio simultaneo o separato delle vasche, e per la ventilazione del locale che contiene tutto l'impianto, e che è

ricavato in una fiancata fra il bacino nuovo ed uno degli esistenti.

Sulle fiancate tra il nuovo ed i vecchi bacini corrono due gru rapide della portata massima di 3 tonnellate e trovano sede due capaci cunicoli, che, oltre a contenere le linee per l'alimentazione delle gru, sono adibiti a contenere le tubazioni di aria compressa ed i cavi per il trasporto della energia elettrica. Completa l'insieme dei bacini un accurato impianto di illuminazione delle fiancate e del piazzale dei bacini stessi, in modo che con impianti sussidiari a bordo delle navi sia reso facile anche il lavoro notturno.

I disegni che qui riproduco porgono un'idea del bacino che s'adima [scende verso in basso, ngr] fra i due esistenti.

Le difficoltà superate

A cose finite, possiamo renderci conto delle difficoltà superate. Quando si pensò al grande bacino, si vide subito che nell'angusta zona portuale mancava l'area: si era pensato di farlo alla foce del Polcevera, ma molti anni ancora occorrevano prima che il porto arrivasse a quel punto: e si era pensato di farlo nell'angolo fra il Molo Giano ed il Molo Guardiano, ma l'opera si sarebbe dovuta eseguire in mare aperto, ed avrebbe richiesto tempo e somme imponenti. Fu a questo punto che la Ditta, la quale aveva costruito i vecchi bacini al Giano, ebbe la felice idea di proporre che il nuovo bacino si dovesse costruire in mezzo, fra i due bacini esistenti.

In termini brevi, la proposta consisteva nel giovare dei vecchi bacini come di due fianchi di una grande tura (un batardeau) che aveva invece permeabili le due testate, verso l'imboccatura, cioè, e verso l'emiciclo. Invero, verso

l'imboccatura il muro che congiungeva la testata dei vecchi bacini era di costruzione ordinaria, non stagna, né d'altra parte avrebbe avuto sezione sufficiente per sostenere da una faccia sola la spinta dell'acqua. Verso l'emiciclo la zona chiusa da una scogliera su cui è imbasata la infrastruttura del Molo Giano.

Per compiere la cintura stagna si proponeva dunque di eseguire dal lato dell'ingresso, in anticipo sul rimanente, il gargame esterno per la porta con la sua soglia, e applicarvi la porta; dal lato opposto di congiungere fianchi e platea dei vecchi bacini per mezzo di cassoni perduti in cemento armato, raggiungenti il fondo roccioso. Ciò fatto, si sarebbe potuto eseguire lo scavo a cielo scoperto, e all'asciutto per mezzo di ordinari esaurimenti.

La concezione era ben inquadrata; ma naturalmente riusciva non priva di rischi. Intanto essa faceva fidanza sopra un'ottima costruzione dei vecchi bacini, e in questo una certa tranquillità era data dall'essere la stessa ditta a fare la proposta nuova, che possedeva tutti i dati dell'antica costruzione.

Ma, oltre a questa necessaria ipotesi, intervenivano considerazioni d'ordine strettamente tecnico che facevano ritenere la soluzione possibile solo in quanto sostenuta da uno studio preliminare rigoroso e da una costruzione accuratissima.

Intanto, oltre a far la vasca nuova, era ben necessario non guastare nulla dei bacini precedenti, i quali avrebbero dovuto anche continuare il loro esercizio durante il nuovo lavoro. E lo scavare la zona interposta, portava naturalmente a un radicale turbamento dell'attuale equilibrio statico dei vecchi bacini, le cui fiancate venivano ad essere esonerate dalla spinta della

terra e dell'acqua da una parte di ciascun bacino, rimanendo l'altro fianco nelle condizioni attuali di sollecitazioni esterne.

I provvedimenti e gli accorgimenti tecnici atti ad evitare le conseguenze di questa alterazione delle condizioni statiche furono proposti e studiati dai costruttori, e dai tecnici del Consorzio, sia per quanto riguarda la costruzione esistente, sia – e il problema qui riusciva molto più complesso – per il periodo dell'esecuzione dei lavori.

Non lievi né facili, né prive di elementi difficilmente ponderabili furono queste provvidenze, ma per merito principale del Comm. Ing. Ariberto Albertazzi, le difficoltà vennero brillantemente superate e il risultato ha dimostrato la razionalità delle previsioni e del modo geniale di esecuzione del lavoro.

Dovrei ancora parlare delle difficoltà che presentò la chiusura.

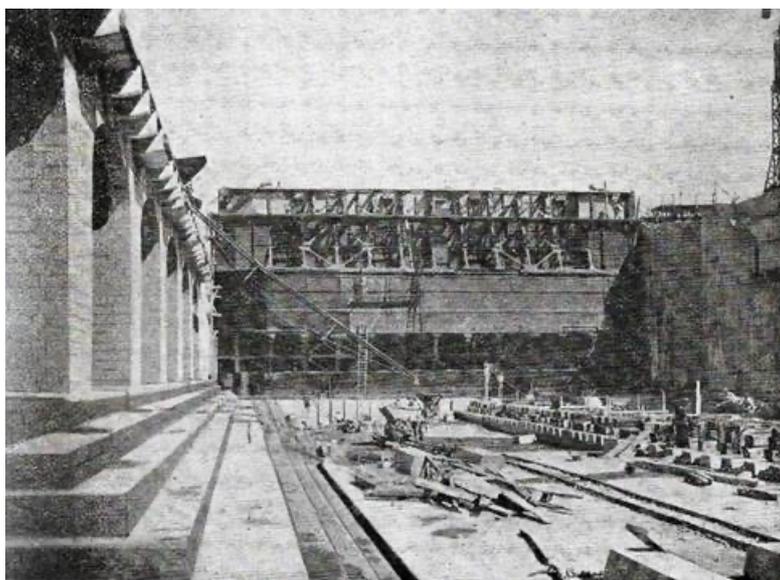
Chi non è tecnico difficilmente comprende come essa avvenga. Si abbia presente che la forma della bocca di un bacino è quella di un trapezio, la cui base maggiore è al livello delle acque, la minore si appoggia sul fondo. Si abbia presente che lungo la bocca corre una scanellatura, un incastro profondo. Si abbia presente che la porta è costituita da un galleggiante piatto, il quale esso pure ha la forma di un trapezio che si adatta, per spessore, agli incastri che sono nella bocca del bacino.

Quando si vuole chiudere il bacino, la porta galleggiante si porta sopra gli incastri, si riempie d'acqua, facendola affondare per modo che il bacino resti chiuso: quando si vuole aprire il bacino, la porta si vuota col mezzo di pompe, riducendola di nuovo a galleggiare.

L'idea genialissima sorse, come ho accennato, nel Groignard. Ma la sua porta aveva due chiglie, due battenti; ciò la rendeva poco stabile e di uso difficile. Fu il Pestel a sostituire una porta sola.

La modestia della parola non tolga valore all'importanza della costruzione, la quale è costata qualche cosa come un paio di milioni.

La figura rappresenta la porta del Nuovo Bacino.



Dovrei ancora tener parola delle difficoltà che presenta l'esercizio

industriale, o commerciale che voglia dirsi. Alludo alla lotta di concorrenza che la nuova opera dovrà combattere per conquistare la preferenza sugli altri bacini internazionali. Nessun dubbio che le navi straniere vi troveranno una preferibile ospitalità, e nessun dubbio che le navi nazionali vi faranno il normale carenaggio.

Ma, oltre e fuori le leggi ed i decreti, lo scopo sarà meno faticosamente raggiunto, quando sia in tutti un po' di civismo:

intendo un po' d'amore alle cose nostre, per cui mezzo soltanto esse crescono prosperose ed utili ai privati ed al paese.

fine