

DL NEWS 21 settembre 2020
Newsletter di cultura di mare e di terra

In tempi di Covid19 , a parte i tradizionali strumenti analogici o digitali , telefono in primis, spesso vado sotto la finestra del primo piano affacciata sul parco Gropallo di Nervi della poetessa/scrittrice Marialuigia Monfredini Sezzi a raccogliere le buste con i suoi scritti rigorosamente a mano che mi cala dentro un grazioso cestino ; è anche l'occasione per chiacchierare evitando formalità, contatti come era tradizione di... molti mesi fa quando la Sezzi ci offriva nel suo salotto il te con i biscottini. Ho voluto pubblicare questo suo messaggio perché ha un particolare significato nella nuova storia della comunicazione. : dal digitale al cestino... Eccolo.

Binario unico

Un cestino legato a uno spago calato dal mio balcone, non è soltanto un oggetto che viaggia da una mano all'altra, è l'unico mezzo di comunicazione nei momenti cupi che impediscono gli incontri interpersonali a passeggio sulla strada.

Il mio cestino è un trenino che porta e riceve uno scambio di affetto ; arriva a me con un contenuto di alimenti e sentimenti che alleggerisce il peso della emergenza e della paura.

Il mio cestino porta amicizia , poesia, allontana la solitudine , mi fa sorridere. Il suo viaggio sembra un gioco, invece é un abbraccio.

Marialuigia Monfredini Sezzi

Anche noi abbiamo il treno diretto Italia-Cina

Melzo, in piena Lombardia, è il capolinea della nuova “tratta” Cina-Italia via rotaia; più detesti i prodotti cinesi e più te li ritrovi in mano; ormai ci siamo arresi; la Cina non è solo vicina, ma è dappertutto, dalle forcine dei capelli alle mascherine; tutti i prodotti cinesi costano niente ma all’arrivo in Italia dal venditore i prezzi si decuplicano. Eppure delocalizzare non è più un affare ; molte aziende stanno rientrando con i loro prodotti. Ma a che serve ormai ? La UE viaggia per conto suo,. Persino la Svizzera fa accordi bilaterali con i paesi UE che garantiscono all’economia svizzera un accesso diretto al mercato europeo , senza sottoporsi al calvario burocratico di Bruxelles imposto ai paesi che fanno parte della UE.

IMPATTO COVID19 SUI PREMI ASSICURATIVI

Il Covid ha portato un momentaneo periodo di quiete – almeno in termini di numero di sinistri – nel campo delle assicurazioni marittime, ma gli stessi effetti della pandemia sullo shipping sono il principale fattore di incertezza che grava sul prossimo futuro del settore, a cui si aggiungono altre incognite legate a macro-temi come la digitalizzazione dei processi, la transizione energetica e l’instabilità geopolitica di alcune aree del globo.

Ed è proprio su questi argomenti che si è focalizzato l’intervento del Presidente dello IUMI (International Union of Marine Insurance) Richard Turner, durante la conferenza

annuale dell'associazione che questa volta, per ovvie ragioni, si è svolta soltanto in via telematica.

[Da Ship2Shore 2020 n.34 articolo di F.B. / leggi l'ultima rivista](#)

I porti saranno i veri protagonisti delle navi autonomous

Sia IMO che BIMCO emaneranno le regole applicate alle navi senza equipaggio .

MASS secondo IMO è l'acronimo di Maritime Autonomous Surface Ships, cioè una nave che opera senza equipaggio che dipende dai viaggi che compie, dal grado di tecnologia .

Considerata nave autonomous, ma con personale a bordo per l'emergenza, mentre il controllo generale e la supervisione della nave vengono seguiti da terra *in remoto*. *La nave diventa una specie di robot "umanizzato" imbottito di nozioni che naviga in mare.*

Insomma un drone , come è già stato detto, meglio sarebbe definire "nave a conduzione robot", visti i successi a terra nei vari settori impiegati in maniera soddisfacente da questi "collegi " costruiti dall'uomo.

Qui ci sta una provocazione.

Allora questa nave si avvicina al concetto di umanizzazione , tema su cui abbiamo scritto e letto ; strumenti e occhi umani la seguono come un bambino, ma la nave *va da sola* , facendo contento il mio amico scrittore Guido Barbazza, che sui misteri e verità delle navi robot scrive romanzi al limite della fantascienza .

Questa evoluzione comporta tempi lunghi per navi di una certa stazza, viaggi lunghi e investimenti faraonici.

La nave e l'aereo dal lato navigazione con apparati standard si avvicineranno sempre di più ancorché l'aereo senza pilota comandato da terra non è concepibile, ma non si sa mai...

Le responsabilità della nave robot o drone per eventuali sinistri la attribuiremo alla nave o agli operatori che devono seguirla da terra? Chi risponderà ?

I sensori a bordo spieranno i robot nave , saranno loro la nuova anima della nave come la letteratura ci ha tramandato ?

Finora “ il mare è ancora quello” titolo di un prestigioso volume sulla Marina militare commentato da Vittorio G.Rossi. La manutenzione è fondamentale su un “ essere “ fatto di ferro. La ruggine non è ancora stata sconfitta, ed è subdola per le conseguenze che può provocare.

La prospettiva finale di studi e ricerche è comunque l'integrazione con i porti; il sistema comunicherà dai VTS a tutti i vettori che formano il traffico marittimo con navi autonomous. (DL)

Riprendiamo alcune note dell'ing. Giampiero Soncini.

Nel 1926 una nave viaggiava con un equipaggio di 25 persone, nel 2000 fra 15 e 20 e già nel 2025 l'automazione abatterà il numero dei marittimi sulle nuove navi a meno di 5.

L'analisi di BlueMonitorLab sul fattore centrale di cambiamento si concentra sulle “control room” a terra e la manutenzione

Con una previsione di incremento dell'interscambio via mare di oltre un terzo entro il 2030 (superando i 74 miliardi di tonnellate miglia), il processo di automazione navale e di conseguente riduzione nel numero dei componenti dell'equipaggio, dovrebbe procedere di pari passo anche per

incidere in modo determinante su quella percentuale del 90% degli incidenti e delle collisioni in mare che sono riconducibili all'errore umano e che – secondo le più recenti proiezioni effettuate nel mercato assicurativo – si traducono in claims e danni quantificabili in 1,4 miliardi di dollari all'anno.

“Lo sviluppo di questo settore nel quale sono già stati investiti 25 milioni di euro in progetti come Sea Machines Robotics, EU's MUNIN, SINTEF's Seatonomy, e Rolls-Royce's Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative – secondo Giampiero Soncini (*uno dei maggiori esperti di automazione e specialmente di controllo remoto delle navi ndr*) sarà garantito in particolare dalla concentrazione degli sforzi in atto sulle control rooms a terra che consentiranno di monitorare h24, tutti i movimenti della flotta di una determinata compagnia, ottimizzando rotte, consumi di carburante e persino scelta dei porti in grado di garantire le migliori condizioni di movimentazione del carico, specie su una nave senza o con equipaggio ridotto.

Ma non sono tutte rose: secondo la World Maritime University difficilmente potranno essere trovate e ufficializzate dalle organizzazioni internazionali, le nuove regole per la gestione di navi senza equipaggio o con equipaggio ridottissimo.

Le caratteristiche tecniche, professionali e di formazione dei marittimi dovranno essere infatti rivoluzionate in funzione della gestione pratica di queste navi che potranno richiedere interventi sul sistema motore guidati da terra, ma anche la capacità di fronteggiare emergenze come quelle determinate da cyber attacks o, più semplicemente da improvvisi cambi di rotta, conseguenza di inattesi eventi meteo.

Secondo un report della World Maritime University, rilanciato dal sindacato ITF, l'introduzione di navi a forte automazione potrebbe produrre una riduzione del 22% nell'offerta di tradizionale lavoro marittimo entro il 2040, ma l'ITF non tiene

conto dell'effetto crescita del mercato indiretto, rappresentato ad esempio dalle task forces, guidate da direttori marittimi e direttori di macchina, che in ogni porto di scalo dovranno essere in grado di effettuare i controlli sui sistemi di automazione e sugli impianti di propulsione e navigazione a bordo delle unità automatizzate.

Di certo si tratterà di un salto nel futuro.

La International Chamber of Shipping non ha mancato di sottolineare i “danni collaterali” degli equipaggi ridotti, in termini di solitudine a bordo, scarse interrelazioni umane e persino depressione.

Tornando alle navi senza o con scarsissimi componenti di equipaggio, mentre il mezzo navale sta prendendo forma in vari centri di ricerca in Gran Bretagna, Stati Uniti, Cina e Giappone, le control room ovvero un'Intelligent transport system vede all'avanguardia i tecnici giapponesi, in stretta collaborazione con AMOS, Autonomous Marine Operations and Systems, fondato nel 2013 dal Dipartimento di Marine Technology and Engineering Cybernetics della Norwegian University of Science and Technology (NTNU) .

AMOS (da non confondere con il software omonimo) è attualmente impegnato prioritariamente su un progetto di piattaforma robotica per operazioni marittime sui temi di: guidance, navigation and control of unmanned ships, underwater vehicles, aerial vehicles, and small-satellite systems.

(fonte: Giampiero Soncini, Gruppo IB) Inviato da Barbara Gazzale

Ultime notizie danno i Registri di classifica in fibrillazione per la concorrenza della gestione digitale delle navi , tra cui come rivela l'Avvisatore Marittimo la Chevron che ha stretto un patto di collaborazione con l'ABS.

LETTERA DALL'AFRICA

IL MERCATO MARITTIMO VISTO DA ABIDJAN, armatori vs caricatori, vettori e debiti

Caro Tobia Costagliola ,
ci siamo già scambiati alcuni messaggi su questo argomento. Leggo ancora oggi da Ship2shore di un reclamo da parte dei caricatori verso gli Armatori poiché costoro hanno approfittato della pandemia per migliorare i propri risultati. Io credo che i risultati sono stati buoni per tutti i vettori perché, con la pandemia, il prezzo del bunker si è più che dimezzato. Inoltre le blank sailing hanno portato dei risparmi operativi nelle casse dei Vettori.

Però :

nessuno (caricatori) vede che CMA come Maersk e COSCO hanno qualcosa come 20 miliardi di Euro di debiti accumulati per la costruzione e gestione della flotta. Cosa rappresentano 136 milioni di utile in tre mesi o mezzo miliardo di euro su base annua, ammesso che il trend positivo continui ? E' un 3 per cento su base annua. Da quanti decenni i Vettori non fanno profitti ?

Il mondo industriale ha scelto la globalizzazione 20 anni or sono, io rimango dell' idea che é stata una scelta sbagliata. Scelta fatta con l' ottica che, col gigantismo, il maggior volume, genera più entrate, minori costi e più profitto. Il tutto a scapito del lavoratore, e dell' equità vista come parametro essenziale di ogni attività, produzione a KM zero.

Prodotto genuino, distribuito i tempi possibili ed accettabili, qualità della vita, meno guadagno, ma guadagno distribuito sulla comunità.

La Maersk porta avanti una politica globale da 50 anni ed ancora non vede la luce, ha distrutto mercati, comprato altri Vettori, cancellato marchi come Sea Land, P&O, Hamburg Sud, per mantenere la supremazia sui mari.

Io credo che quando avrò completato l'opera.... verrà fuori qualche mente brillante tipo AMAZON o simile che dirà grazie Mr. Maersk, io mi porto le mie merci con le mie navi e darà il benservito ai Danesi.

Non sarebbe stato meglio continuare con un'industria navale meno gigantesca, meglio proporzionata per tutti i vettori, rate di nolo non così ridotte, senza alcun margine di guadagno per l'Armatore ?

Ovviamente ci sono stati Armatori (e ci saranno sempre) che non hanno gestito bene le proprie flotte (attualmente soffre molto la PIL di Singapore) e sono destinate a scomparire, ma questo é un fatto naturale.

Ma vedere Compagnie come OOCL ed Hamburg Sud dover vendere perché piccole..... e permettere a COSCO e Maersk di diventare più grandi, credo sia proprio sbagliato. L'Autorità competente non dovrebbe permettere tali operazioni. Nel mercato c' é spazio per tutti, purché tutti operano in maniera onesta, adeguata, intelligente secondo le correnti di traffico.

Oltre a CMA oggi si legge anche di MSC / MESSINA ed io vedo ad Abidjan che MSC ha incorporato 4 persone delle 18 unità dell' ufficio MESSINA, 14 sono andate a spigolare, mentre il Rappresentante Italiano fra un paio di mesi farà le

valigie per tornarsene a Sorrento, Questa é la globalizzazione ?

Oggi verrà da me un importatore senegalese di patate e cipolle da Anversa, centinaia e centinaia di contenitori frigo; non vuol pagare le soste accumulate durante gli ultimi mesi. Dice lui che la pandemia gli ha rallentato il business e quindi non vuole pagare i 100,000 Euro ad Arkas, ma ti sembra ? e poi lui é uno che a Dakar viaggia con Mercedes GLE 3.0 ?? Spero di riuscire a contenerlo.

Cari saluti

Enzo Esposito

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

Un Mare di Svizzera 2 : asse con Nord Italia

Lugano - Coni d'ombra sulle linee ferroviarie che dovrebbero comporre l'asse fra Nord e Sud, ovvero fra AlpTransit e, attraverso Milano e il Terzo valico, i porti del Mediterraneo. Ritardi nella realizzazione di infrastrutture strategiche, una "bolletta" logistica troppo alta per le aziende di trasporto e spedizioni che in Ticino, come in Lombardia, conducono una battaglia quotidiana per l'efficienza e la competitività.

Questo il fil rouge che collegherà le sessioni di "Un Mare di Svizzera 2", il convegno che si svolgerà mercoledì prossimo, 20 novembre, al LAC. e che vedrà, fra gli altri, la presenza dei due sindaci di Lugano, Marco Borradori e di Genova, Marco Bucci, del presidente del Gran Consiglio del Ticino, Claudio Franscella, dei vertici della Regione Liguria e della Regione Lombardia e del Consigliere Nazionale e membro della Commissione Trasporti, Fabio Regazzi. Al confronto,

organizzato dall'Associazione svizzera dell'autotrasporto, ASTAG, attraverso la sezione Ticino, parteciperanno tutte le categorie più rappresentative del trasporto, della logistica e delle spedizioni, in Svizzera e nella macro area produttiva e industriale del nord ovest italiano.

È prevista - si legge in una nota - anche la presenza del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Moderatore Simone Gallotti, giornalista del MediTelegraph.

NAUTICA LA TERZA FLOTTA

60° SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE **GENOVA FIERA DI GENOVA**

1 ottobre – 6 ottobre telefono 010 5769811

info@saloninautici.com www.salonenuitico.com

Alcune anticipazioni di fornitori presenti al Salone inviateci da Sculatiandpartners

Antonini Navi presenta UP40 – Explorer

UP 40 – Explorer è il secondo dei tre concept proposti da Antonini Navi grazie alla piattaforma modulare in acciaio che dà la possibilità di scegliere la tipologia dello yacht durante il processo costruttivo. Come il precedente modello, UP40 - Explorer è stato progettato con la prestigiosa collaborazione di Fulvio De Simoni e si caratterizza per lo stile elegante e sobrio e l'armonioso design, equilibrato e innovativo. I voluminosi bordi liberi dello scafo sono disegnati con linee grintose e ricche di personalità, mentre il taglio della prua, alta e

imponente, deriva dai progetti degli OPV (Offshore Patrol Vessel) del Cantiere Antonini.

L'unità sarà disponibile in due versioni — Classic Explorer e Sport Explorer — che si distinguono per la diversa configurazione del Sun Deck. Entrambi i modelli accolgono una suite armatoriale imponente e suggestiva nell'Upper Deck, con un'ampiezza di ben 65 mq e una meravigliosa vista sul mare a 360 gradi.

Il cantiere di Domenico Senese partecipa al più grande Salone nautico del Mediterraneo dal 1° al 6 ottobre 2020 e vi presenta le sue ultime novità: Libeccio 11 Walkaround e Libeccio 9.5 Walkaround, caratterizzati dal perfetto connubio tra sportività ed eleganza, e 8.5 Classic, raffinato omaggio ai gozzi sorrentini degli anni '60 che racchiude al contempo tutti i vantaggi della tecnologia moderna.

Lowrance annuncia i nuovi motori elettrici Ghost Il trolling motor con il design più avanzato al mondo. Ora per una gamma più ampia di imbarcazioni Tulsa, Okla. – Lowrance, leader mondiale nell'elettronica per la pesca dal 1957, ha annunciato oggi lo sviluppo del design del suo pluripremiato motore a traina per acqua dolce Lowrance Ghost, con i nuovi Ghost 52 e 60. I nuovi modelli Ghost 52 e 60, rispettivamente con gambi da 52 pollici (132 cm) e 60 pollici (152 cm), offrono tutti i vantaggi e le caratteristiche del motore elettrico originale Ghost alle imbarcazioni con specchi di poppa più alti.

LOMAC LANCIA "TEST THE BEST"

Lomac organizza un evento dedicato alle sue ultime novità, che mette a disposizione di appassionati e curiosi sulla Costa

Azzurra, a Mandelieu, dal 10 al 13 settembre. Presso il Cantiere AMG saranno disponibili per prove in mare quattro modelli firmati dal Cantiere milanese: la Special Edition di due esemplari di successo – Adrenalina 10.5, Granturismo 10.5, – Granturismo 12.00 con tre motori da 300 hp, e Adrenalina 8.5, con inedita e singola motorizzazione Yamaha XTO da 425 hp.

Gli accessori su Solovelanet

Qui di seguito una selezione di accessori inseriti dalle aziende del settore nel network SVN solovelanet.

Zattera

Zattera Ocean ISO Ultralite

Ultralite grazie al suo contenitore in carbonio ha una riduzione di peso del 30% rispetto a prodotti simili sul mercato

Mantus Ancora Mantus M1

L'ancora a tenuta dinamica incrementale che può affrontare qualsiasi tiro e giro di vento

Dissalatore News 12

Dissalatore Automatico a Recupero di Energia, dotato di Intensificatore di Pressione Osmosea®

Calcola la tua elica

EWOL

Bimini Bimini Inox

Tendalino 3 archi in acciaio inox 316 L, ripiegabile. Fornito smontato, da assemblare in pochi rapidi passaggi.

Zen 50 Dissalatore dotato di Energy Recovery System che riduce al minimo il consumo elettrico

Avvolgitore

Avvolgitore 609 Dotato di tamburo antibloccaggio orientabile su 360 per una migliore guida e sicurezza

Giacca Urban Jacket

Giacca galleggiante termica, ideale per le lunghe navigazioni e per l'uso quotidiano

PEARL YACHTS AT THE SOUTHAMPTON BOATS2020

British shipyard Pearl Yachts will attend the Southampton International Boat Show BOATS2020 with UK dealer Berthon International. The Pearl 62 will be on display in Southampton from September 11th - 20th, where the show organisers ensure maximum attention to the health and safety of visitors.

From the left: Pearl 62 main salon and owner cabin.

Click here to read the press release and select your images from the Cloud

PRESS OFFICE

Sculati & Partners

Alice Cislighi | alice.cislighi@sculatiandpartners.com | Mob. +39 3391005413

T. +39 02 9935 2500 | office@sculatiandpartners.com | www.sculatiandpartners.com

Azimut Yachts apre il suo marina a viareggio per un private boat show in tutta serenita'

Dall'8 al 13 settembre, nel mese storicamente legato ai lanci di nuovi prodotti, Azimut Yachts ricrea nel suo Marina di Viareggio l'atmosfera magica di un salone, garantendo piena sicurezza. In esposizione in anteprima assoluta, accanto ai più recenti e apprezzati modelli del Cantiere, il nuovo Magellano 25 Metri i cui interni sono opera dell'architetto e designer Vincenzo De Cotiis.

Magellano 25 Metri affianca alle inedite scelte stilistiche e di design l'uso diffuso del carbonio e si avvale delle più recenti tecnologie; è una perfetta sintesi tra disciplina e creatività, ragione e sentimento e dunque mirabile espressione del DNA di Azimut Yachts, che da sempre ama sperimentare nuovi linguaggi.

Proprio per questo l'azienda ha scelto di raccontarlo al grande pubblico con un cortometraggio che mostrerà con grande poesia le infinite sfumature che legano arte ed emozioni. Il progetto è stato affidato al regista di fama internazionale Gabriele Muccino, che proprio in questi giorni ha finito di girare le ultime scene.

Il Tempest 625 Fishing di Capelli empowered by Yamaha debutta in mare, nel 5° Campionato Italiano di Spinning d'altura con due Yamaha Pro Fishing Team ufficiali

Un nuovo equipaggio si unisce alla famiglia dei tre diapason e si affianca al Yamaha Pro Fishing Team Maresport: è il Jack Fin Fishing Team, che porta in mare – in occasione del 5° Campionato Italiano di Spinning d'Altura in programma per il 12 e 13 settembre a Porto San Giorgio – il nuovo Tempest 625 Fishing di Capelli.

Il Tempest 625 Fishing di Capelli empowered by Yamaha debutta in mare, nel 5° Campionato Italiano di Spinning d'altura con due Yamaha Pro Fishing Team ufficiali

Un nuovo equipaggio si unisce alla famiglia dei tre diapason e si affianca al Yamaha Pro Fishing Team Maresport: è il Jack Fin Fishing Team, che porta in mare – in occasione del 5° Campionato Italiano di Spinning d'Altura in programma per il 12 e 13 settembre a Porto San Giorgio – il nuovo Tempest 625 Fishing di Capelli.

Da Besenzoni, la nuova APP per il controllo delle scale
Tutto a portata di smartphone. BUC, l'applicazione Besenzoni per cellulare e tablet – nata per il comando delle passerelle – amplia le sue funzioni: ora si possono anche gestire e movimentare le scale rientranti a bordo tramite tecnologia bluetooth.

www.sculatiandpartners.com

COSTUME E SOCIETA'

Analisi di Tobia Costagliola

Nuovo Codice della Strada. Via libera alle bici ed ai monopattini

Automobilisti bistrattati. Ma ai pedoni nessuno pensa?

Si parte dall'isola di Procida

Colgo l'occasione per dare libero sfogo alla rabbia ed alla frustrazione di un isolano trapiantato a Ravenna da Procida. Procida è una piccola isola di solo 3.700 metri quadrati di superficie che, con più di 10.000 abitanti, è annoverata tra le isole più densamente popolate del mondo (2.597 abitanti per

kmq, ovvero 2,6 abitanti per mq)(sic!). (I numeri sono approssimativi ed escludono l'isolotto di Vivara, 0,4 kmq). Le strette strade rese più anguste dal traffico veicolare, scorrono tra fabbricati collegati gli uni agli altri, con qualche rara interruzione di muri che celano i resti di qualche orto, seguendo l'andamento dei rivoli di acqua piovana che, dalla notte dei tempi, defluivano verso il mare. Strade strette, senza marciapiedi, per alcuni tratti a doppio senso, dove il pedone si è abituato, negli anni, a camminare, strusciando lungo i muri dei fabbricati. E le carrozzelle per i bambini? O le consideri come veicoli e cammini, imperterriti, al centro della strada, tra le proteste dei "carrozzati", o ci rinunci. E laddove trovi un po' di spazio (nel vano di un portone), l'infante nella carrozzina viene a trovarsi allo stesso livello delle marmitte che "sanificano" l'aria. Il parco veicoli (più di diecimila tra auto, scooter, bici elettriche) è molto variegato: in ciascuna famiglia esiste almeno una macchina, se non due o più (in base al tipo e numero dei componenti), almeno una coppia di motorini (ormai si tratta di scooter) e biciclette a "pedalata assistita", a "gogò".

Conseguenza: quasi nessuno va a piedi : ci si contenta di inserirsi in code interminabili mentre quei pochi che rischiano camminando, si destreggiano a muoversi mentre respirano la salubre aria dell'isola... Il percorso più diretto tra le due estremità dell'isola (da Marina Grande a Marina Chiaiolella) è lungo meno di 4 km (misurato su Google). Per chi vuole caricare la batteria è consigliabile percorrere la "panoramica" allungando il percorso di quasi un km...Non parlo della Via Libertà, strada "moderna" lunga 1.090 metri, dotata di lampioni posti al centro di un marciapiedi largo poco più di un metro. Marciapiedi che può essere considerato come un'offesa all'intelligenza del pedone procidano che, dopo esservi inciampato, la prima volta, per l'irregolarità del

percorso, preferisce scendere nella strada a suo ulteriore rischio e pericolo... Per ridurre l'inquinamento che è più del decuplo delle città più trafficate, vige il "divieto" di traffico totale in alcune fasce orarie, specialmente d'estate, o la circolazione a targhe alterne.

Ma pensate che la vita del pedone isolano o del "villeggiante" sia, con ciò, più facile? Gli autobus incrementano le corse, i taxi anche (a volte con tariffa agevolata) e aumentano le biciclette ed i monopattini (di recente). I primi, con l'aumento delle corse, tengono viva "la presenza" del cronico inquinamento; i secondi sfrecciano come razzi compromettendo la sicurezza degli illusi pedoni che si precipitano in strada per fare delle "salutari" passeggiate. Ma voi non ci crederete: c'è chi resta in casa attendendo, impaziente, lo scadere del divieto e, quando cessa, si scatena lo sfogo all'aria aperta di ogni sorta di veicolo che si fa subito notare con il frastuono dei motori, il suono dei clacson e l'immane diffusione dei gas di scarico... Si tratta, purtroppo, di giovani ed adolescenti...

C'è qualcuno che pensa che il nuovo Codice della Strada possa migliorare questo stato di cose? Forse sì e forse no. Sembra di capire che il Nuovo Codice, ispirato da nobili intenti, influenzato dalle inevitabili "lobbies" economiche, dovrebbe incentivare, anche nell'ambito dei sussidi "Covid", una mobilità più sostenibile, oltre che regolamentare e sanzionare i comportamenti lesivi della pubblica incolumità. Certamente, gli automobilisti passano in secondo ordine rispetto a ciclisti e "pattinari" che si sentiranno privilegiati e che avranno però l'obbligo di tutelare soprattutto la sicurezza dei pedoni oltre che la propria. Che cosa significherà per Procida? Inquinamento immutato e scomparsa del pedone che non si sente sicuro, ancora più di prima...

Cosa succede in “terra ferma”?

Una pletera di definizioni !

Ma veniamo ora alle città ed ai paesi della terra ferma.

Passiamo da Procida a Ravenna : città pianeggiante dove la bicicletta o velocipede ha avuto un ruolo storico e determinante nella mobilità delle popolazioni rurali e cittadine. Avevo già visto , mezzo secolo fa, una abbondanza di biciclette nella città di Milano. Biciclette che , apparentemente, venivano usate più per il tempo libero (vedi i vari club ciclistici) che per una più diffusa mobilità che, invece, è aumentata solo negli ultimi tempi. A Ravenna e dintorni, sono rimasto impressionato , fin dalle mie prime visite, negli anni '60, dal gran numero di biciclette circolanti in città e dalla visione di biciclette , più femminili che con la canna, in campagna , giacenti sui bordi dei campi. La maggioranza degli uomini lavorava nell'industria (o al bar..) mentre la maggior parte delle donne, madri di famiglia, lavorava nei campi. Ma ciò che è impressionante , ancora oggi, è la constatazione del numero di anziani , di ambo i sessi, che, ancora oggi , usa la bicicletta. Non solo un mezzo di trasporto ma, ad una certa età , una compagnia, un sostegno, un carrello per la spesa , un bastone ...per la vecchiaia. E' pur vero che oggi, molti anziani dalla difficile deambulazione, si spostano con l'ausilio di moderni deambulatori di ogni tipo. Ma la maggioranza di quelli che non riescono a reggersi bene per camminare a piedi, riescono ad essere indipendenti soltanto utilizzando la bicicletta. Quella bicicletta che come una appendice corporea, li ha accompagnati fin da i primi passi. Qui i primo passi si fanno ancora in bicicletta...E così si vedono, in giro, ultranovantenni, di ambo i sessi, che circolano per le strade del centro, presso i mercati rionali o i super markets, con le loro bici attrezzate di sportine, borse e quant'altro. L'immagine più caratteristica è quella classica della nonnina (quasi mai

mingherlina) che d'estate, col suo fazzoletto colorato ben stretto sul capo e intorno al collo, pedala, allegra, con una o più sportine (di paglia o di stoffa pesante) ben fissate al manubrio. Ma d'inverno, poi, con la pioggia...queste persone pedalano con una mano che regge l'ombrello e l'altra che regge il manubrio. E quelli che sono più anziani o comunque più sfortunati perché non ce la fanno a montare sulla bici, non la abbandonano: la spingono facendosi così aiutare a stare in piedi e a camminare . In altre città questa gente sarebbe condannata a stare reclusa in casa con tutte le immaginabili conseguenze....Un'altra immagine, però negativa, il ciclisti che vengono "arrotati" dalle auto e i pedoni che vengono travolti sulle strisce pedonali....

Mi viene da citare, tra le tante, ancora un'altra città : Verona, la città dell'arena e di Giulietta. Provate a camminare sul marciapiede di sinistra lungo il corso di Porta Nuova. Si tratta di un largo marciapiede e c'è spazio per tutti , anche per i ciclisti la cui pista riservata è, al 90% , sul marciapiede. Risultato : per il pedone chi ci passa la prima o anche la seconda o terza volta, vi è sempre il rischio di essere travolto da una bici che transita veloce, senza pietà, sulla sua corsia posta sul marciapiede. Colpa del pedone che non fa attenzione....

Veniamo ora all'attuale situazione nazionale.

Mimetizzata tra le righe della logorroica stesura della normativa del Decreto di Semplificazione (109 articoli e 472 commi), è stata scoperta dal Presidente della Repubblica, una articolata modifica dell'attuale Codice della Strada che, in questi giorni sta procedendo nel suo iter parlamentare. Non crediate che si tratta di una novità : già lo scorso anno, il governo giallo-verde si era destreggiato con un disegno di legge della stessa portata.

Riporto qui di seguito un interessante articolo scritto dalla giovane giornalista Anna Tita Gallo (People for Planet) già il 22 maggio di quest'anno e che evidenzia come l'argomento trattato non sia un avvenimento dell'ultima ora.

“ Meno spazio per le auto: corsie ciclabili ricavate sulle carreggiate. Ai semafori passano prima le bici

L'articolo 229 del decreto n. 34 del 19 maggio 2020 – il decreto rilancio – introduce alcune novità e precisazioni che puntano ad aumentare la progettazione di piste ciclabili nelle città italiane in tempi rapidi e a spingere così i cittadini a preferire la mobilità lenta agli spostamenti in auto.

Da sapere: casa avanzata e corsia ciclabile

Sono due definizioni fondamentali contenute nell'articolo 229 al comma 3. Come specificato, si va a modificare quanto contenuto nel Codice della Strada.

Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;

Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

La Corsia ciclabile è parte del senso di marcia degli altri veicoli ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi.

Il decreto precisa, inoltre, che nelle intersezioni semaforizzate, tramite ordinanza, sulla soglia dell'intersezione si può realizzare la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. Dal punto di vista tecnico, la casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche con più corsie per senso di marcia, ad una distanza di almeno 3 metri

rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

Vantaggi e perplessità

Partiamo da una considerazione. In media, gli italiani al volante non sono abituati né a contenere la velocità, né a convivere con un gran numero di ciclisti.

È chiaro che occorre abituarsi per il bene del Pianeta, dei propri polmoni, messi a dura prova dallo smog, e anche per abbattere i livelli di stress che in mezzo al traffico diventano ingestibili.

Ma abbiamo, evidentemente, ancora bisogno di un po' di rodaggio. Ecco perché, di fronte al tracciamento di nuove ciclabili, qualche polemica scatta ed è fisiologica. Ma è il momento giusto: siamo reduci da una pandemia, ci siamo fermati, dobbiamo ripartire con regole nuove, frutto di ciò che abbiamo osservato ed imparato.

Uno dei vantaggi è che adesso sarà possibile realizzare nuove ciclabili in tempi piuttosto contenuti. In molti temono che una striscia di vernice non basti a garantire la sicurezza dei ciclisti, che così si ritrovano a pedalare accanto alle auto senza una "vera" ciclabile. Pare, tuttavia, che i dati su corsie di questo tipo e non realizzate sui marciapiedi dimostrino il contrario e siano sicurissime. Il vero problema è che spesso le amministrazioni locali in Italia hanno evitato di tracciare corsie ciclabili sulle carreggiate esistenti perché si tratta di una scelta impopolare, considerata coraggiosa: significa togliere parcheggi e corsie per le auto, rischiando di perdere consensi (o comunque questo è ciò che si teme ancora nel privilegiare la mobilità lenta). In ogni caso, pare anche che avere accanto una corsia riservata ai ciclisti, porti gli automobilisti a tenere alta l'attenzione e ad essere più vigili

rispetto a quando hanno la certezza che i ciclisti viaggino su piste esterne (ma risultano di fatto meno visibili).

L'esperimento di Genova

Escludendo quello arcinoto di Corso Buenos Aires a Milano, uno dei casi più recenti di come perplessità e complimenti pesino allo stesso modo sui piatti della bilancia è quello di Genova, dove si pensa a una ciclabile che unisca il centro ai primi confini della periferia a Ponente. Un progetto ambizioso, che si spera possa vedere davvero la luce in tempi ragionevoli. Per ora in Corso Italia, il lungomare dei genovesi che inizia da Boccadasse, è stata tolta una corsia alle auto per tramutarla in corsia ciclabile. I ciclisti si trovano così a pedalare tra auto e parcheggi, con l'ulteriore preoccupazione degli autobus che dovranno effettuare le fermate, possibilmente senza generare ingorghi in un tratto già storicamente molto trafficato.

Piovono gli apprezzamenti per il coraggio, ma piovono anche le polemiche. Perché non una ciclabile tracciata sottraendo qualche metro al larghissimo marciapiede pedonale? Di fatto, è arrivato il primo incidente a poche ore dall'adozione del nuovo assetto, per fortuna non grave. Il risultato è che si stanno studiando altre soluzioni, segno che qualcosa non va.

La preoccupazione maggiore è che le nuove corsie ciclabili non hanno barriere a dividere auto e bici:

la promiscuità preoccupa. In molti casi i ciclisti dovranno probabilmente vedersela comunque con parcheggi selvaggi lungo il loro tracciato, portiere aperte all'improvviso, guidatori selvaggi e motorini che invadono la loro corsia. Dove possibile, si può sfruttare a vantaggio dei ciclisti un maggiore spazio tra le due corsie, ma sappiamo che in molte città gli spazi sono limitatissimi. Che fare allora? Sensibilizzare, informare, sperare che l'eccezione e la novità diventino abitudine consolidata “.

Ma questa è solo il “fornte della medaglia”. Vale la pena vedere anche il “retro” offerto da Paolo Grimoldi sul Giornale dell'11 settembre 2020:

“Nuovo codice della strada, Grimaldi: "Aumentano rischi incidente”

Il nuovo codice della strada spariglia le carte. Biciclette contromano e scooter in autostrada sono le misure che preoccupano i più scettici. Queste regole non convincono il centrodestra che sale sulle barricate. Neppure gli esperti sono tutti d'accordo nel promuovere le novità introdotte con il dl Semplificazioni. In soldoni, non ci sono prove che gli incidenti stradali caleranno a seguito dell'introduzione di questa legge fortemente voluta dal Movimento 5 Stelle. Verranno inserite importanti novità per bici, e-bike e monopattini elettrici. A riguardo, è impossibile non citare la nuova tipologia di strada dove le automobili potranno viaggiare a velocità limitata (max 30 km/h), ma con priorità e precedenza alla bicicletta e ponendo la massima attenzione.

Sarà possibile prevedere il doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per le auto, solo dove lo decide il comune.

Realizzando sul lato sinistro della strada a senso unico, anche in presenza di sosta, una corsia ciclabile segnata con linea tratteggiata e simbolo delle biciclette che permette di andare in un senso insieme alle auto e nell'altro in corsia ciclabile.

Questo in teoria permetterà di semplificare i percorsi nei quartieri e nelle Zone 30, favorendo i percorsi lineari per le bici, ma in sicurezza.

Poi nel nuovo codice della strada si prevede una corsia ciclabile, delimitata da linea bianca tratteggiata e con il simbolo della bicicletta, destinata alle bici, ma valicabile dalle auto. Infine, le bici e i monopattini potranno accedere nelle strade riservate ai mezzi pubblici, se larghe almeno 4,3 metri.

Le novità non finiscono qui. Il conducente di un'auto rischia multa e punti patente se il passeggero è senza cintura di sicurezza: minimo 83 euro di sanzione e decurtazione di 5 punti della patente. In arrivo una nuova classificazione delle strade che prevede l'introduzione di quelle senza traffico a basso traffico, con limite massimo di 30 chilometri orari (come abbiamo scritto) e ad alta densità ciclistica.

Ammesso, poi, l'accesso in autostrada e lungo le tangenziali alle moto elettriche che abbiano almeno 11 kW di potenza e guidate da maggiorenni con almeno 2 anni di patente. La cilindrata minima delle motociclette e degli scooter ammessi sulle arterie di circolazione scende a 120 cc. Nascosta all'interno delle lenzuolate normative del dl Semplificazione c'è, insomma, un'ampia modifica all'attuale codice della strada che fa rabbrivire, pensando alle concrete conseguenze che potrà avere nell'impatto con la realtà del traffico quotidiano.

"Le biciclette potranno andare contromano, mentre gli scooter a tre ruote potranno andare in autostrada. Ognuno tragga le sue conseguenze. La furia ideologica dei Cinque Stelle nemici delle infrastrutture, dei trasporti su gomma e degli automobilisti ha partorito norme che aumenteranno inevitabilmente incidenti e feriti. Non bastava la follia dei monopattini immessi sulle strade senza regole, senza casco, senza limiti, senza una conoscenza della segnaletica da parte di chi li utilizza. Quest'estate abbiamo riempito i pronto soccorso grazie alle cadute dai monopattini: ora vogliamo riempire i cimiteri mettendo gli scooter in autostrada e facendo andare in contromano i ciclisti?", si chiede Paolo Grimoldi, deputato della Lega e segretario della Lega Lombarda Salvini “.

Conclusioni.

Risulta evidente che gli argomenti sopra citati non possono far parte di un credo o di una ideologia politica. Il benessere, la

qualità della vita e, con esse, la mobilità sostenibile, sono e devono essere un patrimonio da conquistare per tutti gli Italiani di destra, sinistra o centro.

Lo “spirito” della modifica deve spingere i cittadini a preferire la “mobilità lenta” agli spostamenti in auto.

Conseguentemente, meno spazi per le auto (meno parcheggi, meno corsie) e corsie ciclabili sulle carreggiate. Sarà dura far accettare queste novità agli automobilisti. Come la mettiamo con la perdita certa del loro consenso politico ?

Da parte del cittadino (automobilista) si tratterebbe di un contributo individuale per il miglioramento dell’ambiente. Da parte dei politici, una prova di maturità trovando un accordo “bipartisan” anziché essere tentati dalla protesta montante che può essere valutata in milioni di voti...Ce la faranno i nostri prodi a perfezionare la normativa, nel corso dell’iter parlamentare, per conseguire un risultato veramente utile e accettabile da tutti? Questo è il problema.

Purtroppo devo interrompere altrimenti divento “illeggibile”. Avrei voluto scrivere di quella mobilità rivoluzionaria del primo novecento che è diventata, ai nostri giorni, la massima evidenza di “immobilità”... Avrei voluto tracciare l’apologia della bicicletta e della sua poesia ed evidenziare come questo “vecchio” e antiquato arnese, già simbolo di tempi ormai andati, sia riuscito, non solo a sopravvivere, ma a restare ben vivo ed attuale, indicandoci la strada per un futuro migliore: il “vecchio” ridiventa “nuovo” ed il “nuovo” può ,con fiducia, guardare avanti ripartendo dal “vecchio”. Massima espressione di una salvifica saggezza...

Tobia Costagliola

NOTIZIE DAL PROPELLER CLUB

NAPLES SHIPPING WEEK

Ricevuto da Napoli .In allegato le informazioni relative alla prossima NAPLES SHIPPING WEEK che si terrà a Napoli dal 28 Settembre al 3 Ottobre 2020, organizzata dal Propeller Club Port of NAPLES e da PORT&SHIPPINGTECH. Quest'anno si potrà seguire in streaming o partecipando in presenza (vedi all.), i Soci Propeller avranno particolari condizioni, essendo la nostra Associazione partner istituzionale.

Per il programma consultate : <https://www.nsweek.com/>
Per la cena del 1° Ottobre è richiesta la prenotazione presso la nostra Segreteria Nazionale (propellerclubs@propellerclubs.it) ed il saldo sul c/c del Propeller Nazionale- inserito nell'allegato.

Restando a vostra disposizione, porgiamo cordiali saluti
Marina Tevini Segretario Generale
The International Propeller Clubs
propellerclubs@propellerclubs.it cell 39 3474396660
www.propellerclubs.it

Da GENOVA

Il Propeller Club Port of Genoa organizza per giovedì 1° ottobre 2020 ore 17.30/ 18.30 relatore intervistato il prof. Antonio Gozzi , Presidente Gruppo Duferco, moderatore ing. Ezio Palmisani
Tutte le informazioni propellergenova@propellerclubs.it

ARCHEOLOGIA DEL MARE

GRU GALLEGGIANTE AL PORTO DI GENOVA

di Stefano Briata

Gru galleggiante Langer Heinrich

L'associazione @inGE Percorsi e Cultura Industriale a Genova ha iscritto la gru galleggiante Langer Heinrich tra i Luoghi del Cuore FAI (Fondo Ambiente Italiano).

Votare è semplice, e tuttavia se avete già votato per altri luoghi del cuore non c'è problema: è possibile votarne più di uno.

L'originalità di questa gru è rappresentata dal fatto che si tratta di uno dei primi esempi di costruzione navale per sollevare carichi. Quindi si tratta di una preziosa e rara testimonianza dell'ingegneria e del lavoro portuale del XX secolo, ed è oggetto di Dichiarazione di interesse particolarmente importante da parte del Ministero dei Beni e Attività Culturali (MIBACT).

Tra le centinaia di gru costruite negli anni '20 e '30 del '900, quella di Genova è l'unica conservata sin dalle sue origini ed è ancora oggi potenzialmente operativa e funzionante, capace di sollevare 250 tonnellate. È giunta fino a noi con le sue componenti costruttive originali.

Rappresenta una unicità storica a seguito delle vicende vissute nella storia del '900 e come memoria storica del lavoro portuale.

In nessun porto europeo esiste una simile attrazione e una storia unica nel porto di Genova, aiutate la gru ad essere inserita nei Luoghi del Cuore FAI.

La Langer Heinrich (LH) è ormeggiata a Calata Boccardo. Essa fu realizzata dalla Demag di Duisburg per la marina tedesca nel 1915; si trattava di un mezzo di servizio alle costruzioni navali dell'Arsenale e fino al quel momento era la gru galleggiante più grande del mondo, con 250 tonnellate di portata, come detto sopra, e un braccio mobile di 85 metri di altezza.

Alla fine della Prima guerra mondiale fu autoaffondata dopo essere stata requisita dai vincitori inglesi a seguito del Trattato di Versailles. Così i tedeschi riuscirono ad evitare il trasferimento; negli anni '30 ci fu il riscatto, dato che partecipò alla costruzione delle navi da guerra, che diventarono simbolo della potenza nazista (Admiral Graf Spee e la Tirpitz). Sopravvive ai bombardamenti Alleati della Seconda guerra mondiale, diventando infine di proprietà della US Navy Statunitense, nella base di Bremerhaven. Di seguito ci sono vari passaggi di proprietà fra governo della Germania Federale, la marina USA e privati, fino a quando negli anni '60, giudicato troppo oneroso il suo mantenimento, fu venduta ad un'azienda italiana per la movimentazione del carbone in Sardegna.

Dopo alcuni anni fu acquistata da un armatore genovese che la trasferì a Genova. Questa gru poteva diventare semplicemente ferro da fondere, solo capace di fare qualche importante sollevamento prima della sua demolizione, ma l'armatore ha avuto l'intuizione di come poteva essere conservata grazie al suo passato e alla tecnologia che meritavano di essere conservati. Nel 2020 l'armatore incontra un funzionario della Soprintendenza che sta cominciando le ricerche sul patrimonio portuale genovese, e da quel momento la gru LH rinasce a nuova vita; sempre nello stesso anno il MIBACT dichiara la gru d'interesse particolarmente importante, venendo vincolata a tutela: era la prima volta che un mezzo di

questo tipo veniva vincolato in coerenza con il Codice dei Beni Culturali, che enumera come beni da tutelare anche i galleggianti, i mezzi di trasporto e ogni testimonianza dell'ingegneria e del lavoro.

È una vera e propria nave, con propulsione elettrica prodotta da dinamo azionate in origine da una macchina a vapore. Le dinamo forniscono energia a tutti gli apparati della nave, dagli argani di sollevamento – ben quattro – e di tonneggio, alle pompe e a tutti i servizi di bordo. L'equipaggio era composto da 21 uomini alloggiati in cabine sottocoperta. La plancia di comando di navigazione era collocata all'interno del castello, al centro della corona di rotazione della gru. Si tratta di uno splendido esempio della tecnologia costruttiva delle strutture metalliche del '900 e degli apparati elettro-meccanici.

Ecco i motivi per cui il FAI invita a votarla come luogo del cuore: 1) Originalità: uno dei primi esempi di costruzione navale per sollevare carichi; una preziosa e rara testimonianza dell'ingegneria e del lavoro portuale del '900. 2) Unicità conservativa: del centinaio di gru costruite negli anni '20 e '30 è l'unica conservata come in origine ed è l'unica ancora potenzialmente operativa e funzionante, capace di sollevare, ora come allora, 250 tonnellate; è giunta fino a noi con le sue componenti originali conservate. 3) Unicità storica: testimonianza materiale della storia del '900 e memoria storica del lavoro portuale. 3) Unicità turistica: in nessun porto europeo esiste una simile attrazione e simile mezzo di storia industriale portuale, dove sia possibile pensare a ristorazione, eventi/mostre/incontri, didattica, prestazioni, visite.

Il link per votare il Luogo del Cuore FAI, in questo caso la gru LH:

https://www.fondoambiente.it/luoghi/langer-heinrich-gru-galleggiante?ldc&fbclid=IwAR09ZpC6Oce502lOuR9lHpxIEBPMQb76YhnowzFU5cG__6aYQfqie9SE-vU

SCUOLA A PEZZI ?

L'opinione di Stefano Briata

Nel 2020 con il ministro dell'istruzione Lucia Azzolina, ancora in carica, la scuola italiana, dal 1860, ha raggiunto il minimo storico per qualità, quantità, organizzazione, serietà e prestazioni. La pandemia/epidemia di covid (della quale non parlerò mai perché se ne parla e se ne è già parlato fin troppo) ha messo totalmente a nudo il sistema scolastico italiano. Molti se ne sono accorti all'improvviso o hanno fatto finta di niente, ma tanti altri continuano a fare spallucce e a rinviare il problema.

Condivido in pieno il pensiero di Luca Ricolfi, pubblicato su il Giornale il 4 settembre 2020: *“...sarebbe il momento di ripensare il sistema dell'istruzione. Magari non pensando solo all'edilizia e alle graduatorie dei precari ma anche al fatto che la qualità dell'istruzione (e dei docenti) si è abbassata drammaticamente, e ora con la didattica a distanza si appresta a ricevere il colpo di grazia. Travolte dalle pressioni a promuovere, per dare all'Europa i numeri che pretende, scuola e università sono diventate macchine per produrre false certificazioni o meglio certificati veri indistinguibili da quelli falsi>>.*

Diciamoci la verità, la situazione è quella, spiegata da Ricolfi... Per me non è una scoperta o una novità, perché la penso e la dico da molto tempo, ma la maggioranza nel mio piccolo non mi ha voluto ascoltare, pazienza.

Chi scrive è uno del 1969. Quando sono entrato a scuola nell'autunno del 1975, non avevo idea di che cosa fosse e che cosa avrebbe prodotto in me. Nel 1980 ho iniziato a rendermene conto frequentando le medie inferiori, notando programmi didattici assurdi, politicamente corretti, insegnanti poco preparati, e alcuni di loro anche politicizzati in modo

imbarazzante. All'università sono entrato che non c'era ancora il numero chiuso, ma eravamo già nel periodo dell'inizio dei tagli all'istruzione scolastica e universitaria, siamo negli anni '90, il tutto in nome di una falsa entità chiamata Europa. Tagli alla spesa universitaria, numero chiuso, contratti a progetto per ricercatori e professori, concorsi che non si svolgono dal 2000 (almeno), ecco il risultato di come è stata ridotta l'università. A proposito: avete mai visto un intervento del Ministro dell'Università e della Ricerca Gaetano Manfredi in questo periodo? Io no.

L'università e la scuola (elementare, media inferiore e superiore) si trovano in pessime condizioni sotto tutti i punti di vista: strutturale e infrastrutturale.

Vediamo la situazione dell'università. Dal punto di vista strutturale, a Medicina è stato introdotto il numero chiuso, per me un grave errore che il covid ha dimostrato in Italia, dove appunto scontiamo la carenza di personale medico e paramedico, anche grazie all'assenza dei concorsi: ricordiamoci che all'interno della Facoltà (vale per tutte, però), già dal primo anno avviene la scrematura naturale dato che molti studenti rinunciano ad andare avanti per i più svariati motivi, quindi liberiamo l'università da ciò; problemi strutturali ci sono anche per i ricercatori e professori, dato che la maggior parte di essi sono a contratto rinnovabile di anno in anno, senza certezze e garanzie per il futuro per quanto riguarda il rapporto con gli studenti e per quanto riguarda i finanziamenti per mandare avanti la ricerca e i programmi universitari.

Lo stesso discorso strutturale vale per la scuola in genere: i programmi didattici sono quello che sono, gli insegnanti, con grande rispetto per loro, non puntano alla qualità dell'insegnamento e poco fanno loro per migliorarsi.

Dal punto di vista infrastrutturale, l'università se la passa meno peggio della scuola. Gli edifici scolastici, tranne rarissime eccezioni sono davvero in pessime condizioni dal punto di vista infrastrutturale e della sicurezza, ma, come ha detto anche Ricolfi, lo Stato e la politica non possono pensare di risolvere i problemi scolastici eliminando il precariato e rendendo sicure le infrastrutture scolastiche, ma devono pensare anche alla qualità dell'insegnamento, alla formazione vera degli insegnanti, secondo le esigenze del momento del Bel Paese.

Stefano Briata

LETTURE

LE PASSIONI, GLI INGANNI, IL PAPA, IL RE: NELL'ANNO DEL CENTOCINQUANTENARIO

La breccia di Porta Pia rivive nel nuovo libro di Claudio Fracassi

“LA BRECCIA DI ROMA”

«In centocinquant'anni il XX settembre della Breccia è stato imbalsamato dalla retorica: il trionfale ritorno di Roma alla patria, oppure la nostalgia clericale per il tempo in cui il papa era anche re. Io ho scritto questo libro, innanzitutto, per recuperare la ricchezza della Storia: non solo quella militare – le cannonate, i morti – quanto le paure e le speranze della gente, la loro vita quotidiana. In quei giorni è finito uno Stato

che esisteva da oltre un millennio e che combatteva a colpi di encicliche, ma sono stati gettati i germi economici e culturali di un pezzo dell'Italia di oggi. Anche per questo il libro non finisce con l'apertura della Breccia, ma con il racconto dell'ascesa dei nuovi poteri destinati a saccheggiare la capitale». dichiara Claudio Fracassi, autore di La Breccia di Roma Mursia, pagg. 318, con inserto fotografico, Euro 18,00). «Per capire la Roma di oggi non si può che partire da qui.»

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

Gli anèddoti del comandante Franconi

A 17 anni mi ero imbarcato come Allievo Nautico sul Punta Amica, un Liberty Canadese che caricava carbone a Norfolk, in Virginia, nella Baia del Chesapeake, per portarlo in Italia.

Il Comandante era un Camogliano che aveva conosciuto anche mio Padre, forse erano stati insieme all'Accademia Navale, durante la guerra aveva comandato delle motozattere.

Al Comandante piaceva lo stoccafisso e, nel viaggio di andata, continuava a dire al cuoco, un tappeto mingherlino siciliano mezzo pelato: “Ti me devi fa u stoccafissu” e lui “Comandante non agghiu la pentola, se nun me pigghiate la pentola nun ve posso fare lo stoccafisso”.

Per farvela breve: a Norfolk il Comandante dà al cuoco i soldi per comprare la pentola e ordina al fornitore lo stoccafisso. Siamo in mezzo all'Atlantico sulla via del ritorno, bellissima giornata di sole, nave completamente carica e quindi bella bassa sul mare, c'era un bel mare lungo al giardinetto di sinistra e la nave si faceva tranquilla e rilassata (le navi sono

tutte una cosa viva e ciascuna ha la propria personalità e sono il nostro grande amore) il suo misto di rollio e beccheggio. Il cuoco si era messo sulla dritta all'ingresso sottovento della cucina, seduto sul suo sgabelletto di legno per pulire i pesci, con il pentolone pieno d'acqua davanti a sé con dentro gli stoccafissi le cui code spuntavano dalla pentola. Il Comandante affacciato a poppavia del ponte di comando, baschetto e sigaretta, guardava tutto soddisfatto la scena. Ad un certo punto arriva un avvallamento più pronunciato fra due onde lunghe e la nave fa una rollata a sinistra più pronunciata e una bella ondata irrompe in coperta con una valanga d'acqua: l'ondata supera il boccaporto della stiva e arriva in pieno nel posto dove il cuoco era seduto. Il cuoco si butta a pesce dentro la cucina, quando l'acqua esce dagli ombrinali lo sgabello non c'era più e la pentola, essendo piena d'acqua e quindi pesante, era rimasta a bordo ma era stata sbattuta dall'ondata contro il trincarino e la parte superiore si era schiacciata e pertanto è emersa in piedi, con le code degli stoccafissi che uscivano dalla fessura.... Il Comandante che urlava “belinuuun, u me stoccafissiuuu!” Poi, tirati i bordi della pentola, il cuoco, dentro la cucina e non più fuori, è riuscito a finire il lavoro e far contento il Comandante.
A presto!

Claudio Franconi

○**○*○*○*○*○*○*

RADIO POPPA, META E TTM

I FORZATI DEL MARE

C'è voluta la coronavirus per dare ragione a H,W. van Loon nel suo Storia della Navigazione che ha sempre considerato i marittimi lavoratori in gabbia.

TTM , Tecnologie Trasporti Mare – L'Atomazione Navale , non è solo una rivista cartacea internazionale , oggi considerate élite rispetto all' online , ma si vanta di una caratteristica unica nel panorama editoriale.

Da ormai più di 50 anni assomiglia a una nave passeggeri imbarcando in ogni viaggio (*numero* in questo caso) decine di categorie tecnico professionali , imprenditoriali e associazioni tecniche che con fedeltà la seguono su ogni rotta dello shipping e della ricerca alimentando spuntg di interesse e di attualità L'editore che l'aveva fondata aveva visto giusto: il giornalismo tecnico (e non solo) deve interessare , essere utile , comunicare conoscenze e progetti, non dimenticando la nave come protagonista , l'uomo come suo conduttore e amico. Nel 2008 TTM viene ceduta con parte del personale della redazione mantenendo un abbrivo molto forte, al timone il giornalista Angelo Marletta che ha imbarcato altri soggetti, ottimi passeggeri.

Forse negli ultimi anni , complice una organizzazione editoriale nuova é venuta a mancare la componente culturale che aveva promosso una intensa rassegna di libri tecnici, di narrativa e di saggistica di notevole spessore (che potete trovare sul sito www.deciolucano.it) .

Perchè questa lunga premessa ? Angelo Marletta, soldato della penna e capitano di giornalismo di mare, merita di essere considerato l'erede di una “ idea “ giornalistica editoriale (anche fondatrice di formazione professionale con i corsi di

automazione navale e di shipmanagement) che naviga da oltre 50 anni.

Per fortuna nell'ultimo numero di TTM luglio-agosto di questo sciagurato anno 2020 bisestile , una categoria , nobile, aveva eletto molti anni prima TTM come rivista ufficiale , quella dei capitani , dei comandanti che ha sede nella Casina dei Capitani a Meta di Sorrento. I

Il presidente comandante Giuseppe Cafiero ha scritto due pagine da grande scrittore e storico intitolate RADIO POPPA ai tempi del Covid19.

La pandemia ha consentito di rivalutare il fattore umano a bordo ricordando le figure professionali di un tempo. Che cosa significa RADIO POPPA ? Il com.te Cafiero con competenza- e amore- (sembrano pagine di SeaHistory la rivista della National Maritime Historical Society associazione di storia della navigazione degli Stati Uniti) descrive vita di bordo e gli uomini e indirettamente risponde a van Loon : i marittimi non sono votati al martirio... semmai con il Covid19 sono stati i Lavoratori più danneggiati trovandosi con le navi nei paesi più disparati e pericolosi e spesso prigionieri in quarantena.

RADIO POPPA esprime la loro grande dignità umana, difende la figura del Capitano di fronte alla burocrazia che danneggia la loro carriera , con le scadenze dei certificati e i corsi obbligatori nonché gli stessi esami degli ufficiali.

Altroché laurea breve, sembra si faccia il possibile per tagliare le aspettative dei giovani naviganti.

Bravo presidente Cafiero, lei appartiene alla stirpe dei capitani scrittori in un ruolo di letteratura e di lingua.

La Casina dei Capitani ha molti illustri scrittori tra i soci.
(DL)

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

NAVI MUTE

NAVI MUTE è un libro del maggio 2020 , scritto dal giornalista Giampiero Cazzato e da Marco Di Milla, allaround edizioni, € 16 . E' la storia del comandante Natale De Grazia che muore in circostanze misteriose alla vigilia dei suoi 39 anni tra il 12 e il 13 dicembre 1995. Il comandante De Grazia apparteneva alla Guardia Costiera e gli era stata affidato il compito di intelligence per scoprire i mandanti delle rotte dei carichi tossici .

Non si può in poco spazio raccontare il contenuto di questo prezioso libro, quasi un manuale di interpretazione dell'universo dei servizi segreti , della criminalità organizzata, delle commissioni d'inchiesta, di nomi eccellenti scritti senza paura ma con coraggio perché il contenuto è esplosivo.

Ne parleremo nei prossimi numeri della nostra newsletter DL NEWS , un tema questo e un uomo questo De Grazia che bisogna meditare, leggere, diffondere questa dettagliata storia di oltre 200 pagine , terribili ma anche tenere quando parlano i colleghi e la moglie del comandante De Grazia.

PROCIDA OGGI

ProcidaOggi anno 33 n. 5-6, 12 settembre, online , periodico di cultura costume e vita isolana, diretto da Domenico Ambrosino. Il giornale mostra fatti e contraddizioni, manchevolezze e pregi della cittadinanza variegata di quest'isola diventata il simbolo della varietà culturale e della politica nazionale.



Un grande giornalista scrittore (dimenticato)

Rossi Vivo

Tra i grandi inviati speciali italiani vorrei ricordare Vittorio G. Rossi . Nell'ultima Rivista Marittima è stato allegato un fascicolo, diremmo un volume, dedicato a Paolo Monelli rievocando alcune corrispondenze di guerra sul mare con un approfondimento curato da Cernuschi e Tirandolo

Pubblichiamo la introduzione alla Piccola antologia di Vittorio G. Rossi edita da Libreria Internazionale Il Mare a Roma curata da Decio Lucano

“Io non sono un letterato, sono uno di voi,...per questo ho potuto fare una letteratura per la gente” scriveva ai marinai Vittorio G. Rossi , e non mancava nei suoi scritti di biasimare critici e intellettuali da tavolino che *“ parlavano parole “* , come non poteva sopportare certi politici che chiamava *“molluschi “*.

E gliel' hanno fatta pagare.

Dopo la sua morte , l'8 gennaio 1978 , l'intelligenza letteraria ha steso un telo sulle sue opere e il contatto con la gente si è lentamente spento, seppure l'*abbrivo* ideale della sua letteratura così originale e poetica ha continuato a circolare ancora tra librerie e scuole, tramandata da chi lo aveva letto, conosciuto e amato.

Anche alla nuova generazione del suo editore, che pure aveva , dopo Croce e Pirandello , pubblicato una collana a suo nome

non interessava più questo scrittore, che aveva segnato un solco nella cultura italiana.

Da qualche anno un editore ha ristampato due libri , *Sabbia*, ambientato tra gli arabi e i beduini, e *Cobra nell'India* che solo Rossi poteva farci conoscere.

Nel 1940 Francesco Flora nella sua monumentale *Storia della letteratura italiana*, a cavallo tra le due guerre, scrive: “ *V.G. Rossi ha la psicologia vigile d'un calmo stupore degli uomini che han viaggiato non per disperazione o mestiere ma per esperienza di umano; e lo ispira la virtù originaria del mondo naturale, ove l'uomo più aderisce alla natura e meno alle falsificazioni della società*”.

E un altro grande letterato, Gaetano De Sanctis, dice di Rossi : “*un grande artista che merita il suo posto non solo nella letteratura italiana ma nella letteratura mondiale: un posto del quale i suoi coregionali hanno tutto il diritto di sentirsi orgogliosi e il dovere di conservarne memoria* “.

Giornalista e poeta (definisce poesia il soffio di Dio) si integrano a vicenda nella figura di Rossi che considera la vita *l'unica cosa che abbiamo*, concetto che informa tutta la sua lucida narrazione . Gli piacciono gli animali (la loro indifesa bellezza nella natura), le piante, tutto ciò che vive, si muove e anche soffre. In *Nudi o vestiti* racconta nel capitolo “ *Le balene muoiono con la testa rivolta al sole* “ la fine maestosa e commovente del grande cetaceo arpionato al largo delle Azzorre, ferito a morte quasi si trattasse dell'agonia di un uomo; uomini e animali accomunati dall'aspra lotta per l'esistenza.

Dire che è *uno scrittore di viaggi* non è, come scrisse nel suo *Rossi vivo* il professor Alberto Broglia , farne il miglior elogio, perché Rossi ha una complessa personalità di artista, che non è alla ricerca del bel pezzo di stampo esotico ma è rivolta nel dare risalto all'uomo.

Filosofo della felicità, amante della vita, aveva scritto che *le donne sono le sole facce sveglie della creazione.*

Ma è anche uno storico.

I suoi due libri *Cristina e lo Spirito Santo* e *Miserere coi fichi* sono libri di una storia viva, come se fosse lui uno dei protagonisti di quell'epoca e la finzione nella trama riesce, anzi diverte, perché la Storia emerge come lo zampillo della sorgente di vita vissuta. La regina Cristina geniale, litigiosa, prepotente, tirannica ed anche anarchica regina di Svezia rappresenta la materialità sfacciata e mondana e dall'altra la Santa Romana Chiesa depositaria dello Spirito Santo.

Una meticolosa (dal punto di vista storico) e frizzante commedia di sapore shakesperiano.

L'altro romanzo ci porta nella rivoluzione di Masaniello nella Napoli dove lui impersonifica un commesso viaggiatore proveniente dalle città del Nord Italia e ci racconta la " rivoluzione dei fichi " alla ricerca della verità, mettendo alla berlina personaggi e aristocratici ,e tutta la classe politica di ieri e di oggi.

Lo stile inconfondibile di Rossi è nato da un lungo esercizio di sintesi dei tomi della letteratura italiana del Medioevo ; ogni sua riga apparentemente semplice contiene più di un concetto, e fa pensare...

Un duro lavoro di lima che ci ricorda Hemingway : *è meglio lavorare le parole sulla mola piuttosto che tenerle pulite e inutili nel cassetto* . La sua narrazione scorre saporosa, sostanziosa e fresca ,come la buona focaccia con olio di frantoio che ogni mattina, quando tornava a Santa Margherita Ligure acquistava nel forno vicino alla spiaggia ; e poi , d'estate, si sedeva al tavolino del bar sul lungomare a ricevere la gente, a scrivere appunti per articoli, libri , idee per nuovi itinerari. La gente lo incontrava volentieri , curiosa delle sue esperienze intorno il mondo; capiva che non era intruppato nelle

conventicole letterarie e apprezzava la sua conversazione aperta, anticonformista e antirettorica.

Ho raccolto una parte delle conversazioni avute con lui in un libro pubblicato nel 2006 intitolato Marrubbio, Colloqui con Vittorio G. Rossi.

C'è dentro tutto: mare, scienza, disciplina, fede, filosofia, poesia, giovani, anziani, universo, tecnologia...

Si , Rossi è vivo.

Decio Lucano

○*○*○*○*○*○

Annamaria Lilla Mariotti , Francesco Pittaluga e Decio

Pubblichiamo un simpatico ‘ contrappunto ’ tra Annamaria Lilla Mariotti , Francesco Pittaluga e il sottoscritto.

Si tratta della Mariotti scrittrice di libri di storia, di avventura, di ingegno , di Pittaluga autore della Storia della marineria italiana sul nostro DL NEWS e di due libri, Dinanzi il mare e Racconti d'Otremare, Erga edizione, due narratori che scrivono perchè conoscono, hanno visitato, incontrato, provato.

Il 10/09/2020 16:30, Annamaria Mariotti ha scritto:

Carissimo Decio,

mi sembra impossibile come alle volte nelle tue news trovo dei riferimenti che mi si adattano come se fossero scritti per me.

Mi riferisco alla lettera dell'Ing Francesco Pittaluga, che conosco personalmente e per il quale provo una profonda simpatia e amicizia e che ho incontrato in occasione di alcune mie conferenze presso A COMPAGNA.

Francesco cita i tempi in cui si poteva viaggiare su navi miste passeggeri e merci, un mio sogno nel cassetto che non sono mai riuscita a realizzare, prima perché ero troppo giovane, poi troppo presa dal lavoro e questo, nei miei più che trentennali viaggi intercontinentali mi ha portato a scegliere l'aereo, ho volato con quasi tutte le compagnie europee e americane, lasciando da parte l'Alitalia dopo un ritardo di otto ore a Roma che mi ha fatto perdere un importante impegno, o in questi ultimi anni in cui l'ho ripresa, insieme a varie compagnia low-cost, per i miei brevi viaggi verso il sud Italia, sempre per convegni o conferenze. Quando finalmente ho avuto il tempo e la possibilità di usufruire di uno di quei viaggi su un cargo erano ormai passati di moda, e io non salirò mai su una nave da crociera.

Ma Francesco ha ragione, il viaggio in aereo, se pur veloce, è impersonale e noioso e spesso ti costringe a lunghi trasferimenti a terra, ma non ho abbandonato i traghetti per le mie vacanze in Sardegna o altre isole e in effetti questo tipo di viaggio è sempre il più emozionante, l'arrivo in porto, anche se di una piccola città, l'avvicinarsi adagio, le manovre per attraccare, io le ho sempre seguite dal ponte fino al momento di scendere. In questo concordo pienamente con il caro ingegnere.

Non so questa mia valga una pubblicazione, comunque ho voluto condividere con te e Francesco quali sono i miei sentimenti

Un caro saluto

Lilla

*Cara Lilla, certo che vale la pubblicazione su DL NEWS ,
bisogna diffondere saperi e sentimenti, amicizie talvolta scoperte
per caso, ma con te e Francesco , npn c'è alcun caso, siamo tre*

*amine di uno stesso messaggio, la stima e la "rotta" sono perfette, siamo gli eredi di chi prova, ha provato e poi scrive...
Un abbraccio a te e Francesco
Decio*

Carissimi Lilla e Decio,
è per me un privilegio riunire e salutare in una unica e-mail due Persone che mi sono care come Voi! Vi ringrazio per le considerazioni che fate e che mi trovano sulla stessa lunghezza d'onda nei Vostri confronti. Il "comune senso delle cose" che ci lega è oggidì prezioso in questo mondo sempre più superficiale e confusionario e la "comunanza di ideali e intendimenti", come asserivano i nostri eroi del Romanticismo letterario, è un bagaglio di grande valore da custodire e coltivare di continuo. Riguardo ai viaggi sui cargo, credo che siano rimaste solo alcune compagnie che gestiscono mastodontiche "car-carriers" e che, almeno fino a poco tempo fa, accettavano passeggeri da e per Sud-America e Africa Meridionale. Semmai mi informerò e poi...io e Lilla potremmo sempre decidere di imbarcarci: se poi dovessi unirti pure tu, caro Decio, potremmo poi scrivere un libro a tre mani su tale esperienza! Detto ciò, Vi ringrazio per le parole di stima e amicizia nei miei confronti che Vi restituisco in maniera esponenziale e Vi saluto dalla mia Stromboli. Ormai sono agli sgoccioli ma è stata una bella vacanza di un mese: starei ancora un pò ma rientrerò a Genova, ovviamente in nave, il 18 settembre per le consultazioni elettorali.
Ora vi lascio: la spiaggia della "Forgia Vecchia" mi attende: una lunga striscia di arenile deserto che sembra una Copacabana preistorica dove ho la sola compagnia degli albatry e dei gabbiani e posso fare immersioni degne delle lagune caraibiche. Una volta o l'altra dovete venirmi a trovare!

Un abbraccio e ai nostri prossimi graditi incontri, sia di persona che sulle pagine del nostro preziosissimo DL NEWS! Con tutta la mia stima e amicizia, un caloroso abbraccio da Francesco Pittaluga (vi lascio con la immagine della mia ultima realizzazione, il rimorchiatore “Liguria” degli anni '50).

Francesco Pittaluga

Carissimo Francesco e Decio

mi ha fatto un gran piacere ricevere la tua mail dalla tua isola incantata, insieme alla risposta di Decio, non sai quanto mi piacerebbe condividere con te gli albatros e i gabbiani su quella spiaggia di cui mi parli, sono stata a Copacabana, ma per mia fortuna sono stata anche su splendide e deserte spiagge caraibiche a nuotare sulla barriera corallina.

Non credo che oggi mi attirerebbe più un viaggio su una portacontainer mista, il tempo passa e, come ho detto, quello rimarrà un bel ricordo di qualcosa che avrei potuto fare ma che non ho fatto, insieme ad alcune altre cose, ma per fortuna non sono molte.

La nostra amicizia è per me molto preziosa e anche se è un po' difficile vederci di persona, continueremo a trovarci sulle magnifiche pagine di DLNws dove ogni tanto ho l'onore di apparire.

Complimenti per il rimorchiatore, un bellissimo lavoro, conserverò la foto.

Ti auguro di goderti la tua isola ancora per un po' in tutta tranquillità e di risentirti qualche volta

Ricambio la stima e l'amicizia con un caloroso abbraccio

Lilla

LETTURE

LE PASSIONI, GLI INGANNI, IL PAPA, IL RE: NELL'ANNO DEL CENTOCINQUANTENARIO

**La breccia di Porta Pia rivive nel nuovo libro di Claudio
Fracassi
“LA BRECCIA DI ROMA”**

«In centocinquant'anni il XX settembre della Breccia è stato imbalsamato dalla retorica: il trionfale ritorno di Roma alla patria, oppure la nostalgia clericale per il tempo in cui il papa era anche re. Io ho scritto questo libro, innanzitutto, per recuperare la ricchezza della Storia: non solo quella militare – le cannonate, i morti – quanto le paure e le speranze della gente, la loro vita quotidiana. In quei giorni è finito uno Stato che esisteva da oltre un millennio e che combatteva a colpi di encicliche, ma sono stati gettati i germi economici e culturali di un pezzo dell'Italia di oggi. Anche per questo il libro non finisce con l'apertura della Breccia, ma con il racconto dell'ascesa dei nuovi poteri destinati a saccheggiare la capitale». dichiara Claudio Fracassi, autore di La Breccia di Roma , Mursia, pagg. 318, con inserto fotografico, Euro 18,00). «Per capire la Roma di oggi non si può che partire da qui.»

○*○*○*○*○*○*○

Gli anèddoti del comandante Franconi

A 17 anni mi ero imbarcato come Allievo Nautico sul Punta Amica, un Liberty Canadese che caricava carbone a Norfolk, in Virginia, nella Baia del Chesapeake, per portarlo in Italia.

Il Comandante era un Camogliino che aveva conosciuto anche mio Padre, forse erano stati insieme all'Accademia Navale, durante la guerra aveva comandato delle motozattere.

Al Comandante piaceva lo stoccafisso e, nel viaggio di andata, continuava a dire al cuoco, un tappetto mingherlino siciliano mezzo pelato: “Ti me devi fa u stoccafissu” e lui “Comandante non agghiu la pentola, se nun me pigghiate la pentola nun ve posso fare lo stoccafisso”.

Per farvela breve: a Norfolk il Comandante dà al cuoco i soldi per comprare la pentola e ordina al fornitore lo stoccafisso. Siamo in mezzo all'Atlantico sulla via del ritorno, bellissima giornata di sole, nave completamente carica e quindi bella bassa sul mare, c'era un bel mare lungo al giardinetto di sinistra e la nave si faceva tranquilla e rilassata (le navi sono tutte una cosa viva e ciascuna ha la propria personalità e sono il nostro grande amore) il suo misto di rollio e beccheggio. Il cuoco si era messo sulla dritta all'ingresso sottovento della cucina, seduto sul suo sgabelletto di legno per pulire i pesci, con il pentolone pieno d'acqua davanti a sé con dentro gli stoccafissi le cui code spuntavano dalla pentola. Il Comandante affacciato a poppavia del ponte di comando, baschetto e sigaretta, guardava tutto soddisfatto la scena. Ad un certo punto arriva un avvallamento più pronunciato fra due onde lunghe e la nave fa una rollata a sinistra più pronunciata e una bella ondata irrompe in coperta con una

valanga d'acqua: l'ondata supera il boccaporto della stiva e arriva in pieno nel posto dove il cuoco era seduto.

Il cuoco si butta a pesce dentro la cucina, quando l'acqua esce dagli ombrinali lo sgabello non c'era più e la pentola, essendo piena d'acqua e quindi pesante, era rimasta a bordo ma era stata sbattuta dall'ondata contro il trincarino e la parte superiore si era schiacciata e pertanto è emersa in piedi, con le code degli stoccafissi che uscivano dalla fessura.... Il

Comandante che urlava “belinuuun, u me stoccafissiuuu!”

Poi, tirati i bordi della pentola, il cuoco, dentro la cucina e non più fuori, è riuscito a finire il lavoro e far contento il

Comandante.

A presto!

Claudio Franconi

fine

