

DL NEWS 10 novembre 2020

Newsletter di cultura di terra e di mare

www.deciolucano.it

Sul sito www.deciolucano.it potete trovare le DL News che vi mancano. Il sito è in allestimento , ma lo stiamo completando nei vari capitoli .

Massimo Bernardo, dinamico giornalista, figlio d'arte, suo padre era un vip tra gli agenti veneziani, ora Massimo presiede il The International Propeller Club Port of Venice. In una delle ultime riunioni del Club ha rivolto illa Autorità di sistema del porto di Venezia e Adriatico settemtrionale ,e a tutte le categorie che operano nel settore, la disponibilità degli associati al Propeller a dare un grosso contributo per risolvere le problematiche portuali e logistiche del comprensorio veneziano.

L'ITALIA E IL MARE

Organizzato da Limes - Rivista Italiana di geopolitica, ed ospitato nella sede di Confitarma, il 14 e 15 novembre si terrà il primo appuntamento de “Le Giornate del Mare”, intitolato L'Italia è il mare.

L'idea è che il rilancio geopolitico, culturale ed economico del nostro paese dipende in misura decisiva dal mare, risorsa paradossalmente negletta.

Il Mediterraneo è oggi centrale nei traffici transoceanici e nei rapporti fra le maggiori potenze, ma l'Italia non riesce a sfruttare questo moltiplicatore di influenza e di ricchezza.

Siamo affacciati sul mare, ma non siamo marittimi. Nel corso dell'evento si cercherà di capire perché e soprattutto come rimediare con particolare attenzione sugli aspetti strategici, economico/commerciali, portuali/infrastrutturali, energetico/ambientali, da leggere in prospettiva geopolitica. A discuterne, attori e analisti italiani, ma anche controparti estere.

Per Confitarma, intervengono il Presidente Mario Mattioli e il Direttore generale Luca Sisto.

Il Programma è disponibile nel sito di Limes.

L'incontro sarà trasmesso in diretta streaming sul canale YouTube di Limes e sul sito de la Repubblica.

Sarà possibile seguire l'evento anche sul sito e sugli altri canali social di Limes (Facebook, Twitter, Instagram); l'hashtag di riferimento è #LimesMare.

LETTURE

Figlio del Lupo

di Romana Petri, Mondadori, € 19,50 pagine 400

Il romanzo della storia umana e letteraria di Jack London , 1876//1916, lo scrittore della nostra adolescenza e non solo. L'autore di Il richiamo della foresta, Lupo dei mari, Martin Eden e tanti libri che continuano ad avere tanti lettori nel mondo. London é un capostipite della letteratura americana che privilegia la forza fisica, la volontà di emergere, della natura in simbiosi con l'uomo e la politica.

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

IL VIAGGIO E IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO DI TARSO **di Silvestro Sannino**

Decio carissimo, l'Ammiraglio Renato Ferraro è persona squisita, sempre generoso e affettuoso nei miei riguardi. Egli ha letto una prima bozza del mio breve saggio “Il viaggio e il naufragio di San Paolo di Tarso” e si è espresso in termini positivi, entusiastici. Gli ho chiesto quindi la cortesia di scrivere una presentazione del saggio essendo la persona più autorevole e qualificata a farlo, sia per i suoi trascorsi ai vertici della Marina Militare Italiana, sia per la sua vasta e consistente cultura filosofica e letteraria. Cultura che ho avuto modo di apprezzare ancora di più nella ricognizione del suo libro “ Guerra e Pace nel pensiero contemporaneo”; un'opera ecumenica, di perenne attualità, di grande impegno intellettuale e di una profondità concettuale semplicemente impressionante. Per non parlare della sua perfetta conoscenza della lingua tedesca, e non ho pudore a dire che gliela invidio e vorrei averla solo per un paio di settimane al fine di sondare alcuni autori nordici nella loro lingua madre.

Il naufragio di San Paolo a Malta è un raro, se non l'unico, esempio di una esperienza drammatica, passionale, raccontata da un testimone oculare, San Luca di Antiochia di Siria – Atti degli Apostoli, Cap. XXVII e XXVIII – l'amico e segretario di Paolo, in un greco antico impeccabile. L'avevo in mente da tempo e penso sia mio dovere tentare di ricostruire in termini realistici, verosimili, l'eccezionale evento sotto il profilo: umano, meteoambientale, della seamanship e psicologico; e con l'aiuto prezioso, costante di Agostino Aversa (che ricambia i saluti) in qualità di esperto non solo di navigazione ma anche di teologia, per essere laureato nella materia e cultore della stessa. Ho dovuto richiamare alcuni concetti della seamanship (arte nautica e marinaresca) espressi nell'Enciclopedia Britannica, edizione del 1797 (un anno prima di Abukir) ignorati di fatto dai testi di navigazione e di arte navale italiani, a cominciare dal mitico e ampolloso Baistrocchi.

Circa gli incendi sul Vesuvio per fortuna non ve ne sono stati di quelli che lasciano tracce, come negli anni scorsi, malgrado il caldo dei mesi estivi che ha messo a dura prova la resistenza della vegetazione nelle campagne vesuviane.

Sempre con immutato affetto,

Silvestro Sannino

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

DALL'AUTORE DI BACICIO DO TIN

...NESSUNO

IN LIBRERIA IL NUOVO ROMANZO STORICO
D'AVVENTURA DI MARE DI ALBERTO CAVANNA

Pubblichiamo una sintesi dalla nota dell'ufficio stampa di Mursia ripromettendoci di approfondire nella prossima newsletter il romanzo di Cavanna, grande narratore storico avendo nel frattempo ricevuto il libro.

Dal 1815 al 1865 legno e vela lasciano il posto ad acciaio e carbone, cannoni e corazze, iniziando una corsa in avanti verso la distruzione che nessuno riuscirà più a controllare. John Digby è entrato nella Royal Navy bambino, diventerà un ammiraglio e attraverserà quel periodo cruciale navigando tra contraddizioni e paure della sua anima atlantica e mediterranea, caratteristica che lo porterà sempre a vedere con occhio critico la storia, vissuta nei suoi retroscena meno conosciuti. Due i momenti salienti che cambieranno per sempre la sua vita: la caccia a un terribile pirata in Tirreno e quella a un'ultima nave corsara. È questa la trama di “...nessuno” (Mursia, pagg. 326, Euro 17,00), in libreria il nuovo avvincente romanzo d'avventura, di storia e di mare di Alberto Cavanna, sequel e al contempo prequel di Bacicio do Tin scrive:

“In molti dopo l'uscita di Bacicio do Tin me ne chiesero il seguito ma i tempi non erano ancora maturi. Ora durante il lockdown la mia mano è stata ancora una volta indirizzata verso la narrazione. Così in poco più di otto mesi è nato ...nessuno.”, dichiara Alberto Cavanna. “È difficile parlare di questo lavoro senza compromettere le attese del lettore. Quello che posso dire è che il mio precedente personaggio viene visto dall'altra parte della barricata, proprio da quegli inglesi che aveva sempre combattuto con accanimento e precisamente attraverso gli occhi di un ragazzo imbarcato come allievo ufficiale sulle navi che gli danno la caccia. Per John Digby, Bacicio do Tin sarà sempre un'ombra nelle scie delle sue navi, nel corso di una lunga vita vissuta in un momento di drammatico cambiamento per

l'avvento della rivoluzione industriale. Fino a un finale che nessuno si aspetta.”

Per informazioni: Ufficio stampa Mursia – cell. 3470448272 – e-mail press@mursia.com

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

MASTER'S ENGLISH

Terminology Rules and Procedures for use in the Merchant Navy and the Blue Economy. Video Marine Terms, 1.000 Technical Terms.

E' uscito, è uscito il libro di Lorenzo Avola, capitano di navi da crociera , Erga editore, “Master's English” € 16,90 , 250 pagine e presentato da DL News e da Informazioni Marittime di Napoli.

Lorenzo Avola è un giovane di 29 anni , primo ufficiale su navi passeggeri, insegnante all'Accademia di Marina Mercantile, ma soprattutto appassionato della sua professione , e ha dedicato tutto il tempo libero alla stesura di un testo che rispondesse alle esigenze dei naviganti che, secondo le Convenzioni e gli esami professionali, devono conoscere a fondo la lingua inglese . Il libro dizionario enciclopedico é utile strumento per centri di aggiornamento e accademie, tecnici e insegnanti , nonché per navigare con equipaggi di tutto il mondo e navi di qualsiasi tipologia.

L'indice : Ship Types; Crew; Conventions; Life-Saving Equipment; Cargo; Parts and Stability; Ports and Shipyards; Certificates; Ship Security; Medical Organization; Marine

Communications; The engine and Control Room; Bunkering; Bridge; Mooring and Anchoring; Colreg; Iala System; Meteorology; The Shipping company; Legal and Commercial Aspects; Marlin Test; Imo Signs; Glossary.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

SE I LEGNI POTESSERO PARLARE...

CHAPLIN

di Giovanni Novi

Giovanni Novi me l'aveva detto che stava scrivendo un altro libro dopo il successo di Trading & Shipping , I racconti di un broker edito da Tormena nel 20\7, La storia di due famiglie Burke e Novi in un volume di grande appeal che racconta appunto la straordinaria capacità imprenditoriale dei protagonisti nel variegato mondo delle navi, dei traffici, degli armatori .

Ora con Chaplin , , Novi , edito da Tormena in formato voluminoso ma bellissimo nella grafica con in controcopertina la fotografia delle medaglio, coppe, trofei vinti col cutter Chaplin, ristretto il campo a una barca, la sua, che in copertina viene rappresentata da una immagine che la vede filante con lo spinnaker aperto al vento favorevole ,un cutter di metri 16,15 progettato dal famoso architetto Carlo Sciarelli.

La introduzione del volume è affidata all'ammiraglio di Squadra Paolo La Rosa ,già Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana.

Credo che sia opportuno lasciare a Giovanni Novi , sempre in campana già presidente dell'Autorità Portuale , entusiasta , disponibile, atleta , la genesi del volume.

“ Quando ho iniziato avevo 11 anni , andavo nella baia di Prelo , vicino a San Michele di Pagana. Allora le prime regate consistevano in una bella remata con le lancette fino a Zoagli e u ritorno co gli ombrelli a mo' di spinnaker.

Da giovane non ho mai posseduto una barca a vela. Però ho iniziato con barche di altri : e a 12 anni con uno snipe (beccaccino) che apparteneva a Federico Schiaffino.

Uscivo a vela con Betti sua sorella che allora aveva sedici anni. Betti imparava l'arte del veleggiare da Federico , che la sera le spiegava i vari termini nautici e le manovre. Alla mattina ricevevo una vera e propria lezione, imparavo in fretta e a quindici anni ero già prodiere di amici più grandi.

Ad andare sugli Stars mi insegnò un mio amico, Maurizio Bensa, anche lui più grande di me. La sua barca si chiamava MIO MAO III . Poi feci esperienza sui dinghy , sugli Snipes e sugli Stars non solo in mare ma anche sul Lago Maggiore e sul Lago d'Orta. Solo nel 1969 acquistai uno Snipe che costruì Danilo d'Isiot, istriano classe 1919, grandissimo maestro d'ascia , regatante , campione del mondo nel 1955, proprio l'anno che si trasferì a Genova.

Subito dopo ebbi un Dufour Arpège 30 per tre anni dal 1969 al 1971, una barca con lo scafo di vetroresina, la cui tuga e gli interni erano stati disegnati da un giovane Renzo Piano.

Poi arrivò uno Swan 40 disegnato da Oòin Stephens , per altri tre anni.

Fu allora che anche mia moglie Nucci si appassionò alle barche, alla navigazione in generale e alle regate in particolare

(e devo confessare che nonostante i miei insegnamenti mi sorpassò alla grande), eravamo una coppia di marinai esigenti. Cominciammo a pensare ad una barca di maggiori dimensioni: comoda per le crociere da gustare in famiglia e con gli amici, ma anche competitiva con la quale ben figurare nelle regate nazionali e internazionali.

Una barca costruita su misura per rispondere alle nostre esigenze”.

Progettista Carlo Sciarelli , costruttore Cantieri Sangermani di Lavagna il 23 agosto 1974 il cutter CHAPLIN tocca le acque del Mar Ligure per la prima volta.

Nel volume sono rappresentati i piani dello scafo, i piani velici gli interni di questa imbarcazione che ha fatto storia ed è passata successivamente per volontà della famiglia al timone della Marina Militare Italiaa .

Un ampio articolo é dedicato alla storia dei cantieri Sangermani custodi della tradizione della costruzione di scafi in legno, un punto di orgoglio tutto ligure sapientemente perseguito dalle nuove generazioni della famiglia Sangermani. Gli aneddoti di Giovanni Novi della straordinaria versatilità del CHAPLIN si moltiplicano nella pagine e nelle immagini e spesso non si riesce a distinguere l’impegno di Giovanni dalla presenza attiva della moglie Nucci tanto questo caleidoscopio di autobiografia tra uomini e barche ci induce a continuare a leggere questo romanzo della vela .

La vela per Giovanni Novi . Come non sottolineare le iniziative di solidarietà come la nascita di Sta Italia per i ragazzi disabili. L’evento internazionale : la grande parata di vele nel 1992 delle Tall Ships nel cinquecentenario della scoperta dell’America da parte di Cristoforo Colombo a Genova che solo la stima e la notorietà di un uomo come Giovanni Novi aveva fatto venire “legni “ da tutto le parti del

mondo e ogni barca ha parlato della sua storia marinara. (DL) Info: info@giovanninovi.it;

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

Il naufragio del Titan

Una storia di redenzione e amore vero, oscurata dalla smania per le profezie

di Pasquale Mottolese

Nel 1898 un 37enne scrittore di “racconti di mare e di costa”, per dirla alla Conrad, scrisse una short story intitolata “Futility”, pubblicata come libro da MF Mansfield a New York. L'autore, Morgan Robertson, nato il 30 settembre 1861 ad Oswego (Stato di New York), era figlio di Andrew, un capitano di nave, e di Amelia Glassford Robertson. Da quanto sono riuscito a capire dalle veloci ricerche fatte sul web, siamo di fronte ad un “caso letterario” tutto da scoprire. Infatti l'intera opera di Robertson sarebbe affondata nell'oblio del “mare magnum” della letteratura se, per una tragica ma per lui fortunata circostanza, 14 anni dopo, il quasi omonimo Titanic non gli avesse spalancato la via del successo. Il racconto fu ripubblicato nel 1912, all'indomani del tristemente celebre naufragio, col titolo di “Futility or The wreck of the Titan”, uscito a puntate sulla Mc Clure's Magazine e Metropolitan Magazine, sempre a New York. Che cosa aveva provocato quella strana riedizione? Il fatto che fra l'immaginazione e la realtà si scoprirono straordinarie quanto inspiegabili analogie che qui non sto ad elencare, perchè sono ormai diventate una leggenda globale. Chi ha voglia di leggersele in dettaglio, vada pure su Wikipedia alla voce “Il naufragio del Titan” e rimarrà sbalordito. C'è da dire che il nostro autore non se la passava gran che bene e, fino a quel

momento, non aveva ricavato di che vivere dai suoi “diritti editoriali”, tanto che aveva messo a frutto il suo ingegno sperimentando altre vie. Ma, come al nostro compatriota Antonio Meucci, anche a lui avrebbero soffiato o plagiato un'invenzione, quella del periscopio. Infatti la marina statunitense adottò nel 1902 un tipo di periscopio messo a punto dagli inventori Simon Lake e sir Howard Grubbs, con grande rammarico del nostro autore che, nel racconto The submarine destroyer (1905) descrisse un periscopio e poi rivendicò la priorità dell'invenzione, che però non avrebbe ottenuto il relativo brevetto. Per un uomo in perenne ricerca di soldi e successo come lui, l'incredibile elenco di analogie fra le vicende del Titanic e del Titan fece sì che fossero “aggiustati”, nell'edizione 1912 del racconto, alcuni dati tecnici della sua nave, in modo da rendere la somiglianza col Titanic ancor più strabiliante. Ma qui, ecco entrare in scena i cultori del genere profetico o misteriosofico che hanno continuato, nel secolo scorso e ancora fino a tempi recenti, ad esaltare il racconto come una sorta di fenomeno visionario al limite del paranormale. La bufala mediatica ha assunto dimensioni tali che, in Italia, dovè intervenire addirittura il C.I.C.A.P. (Comitato Italiano per il Controllo delle Affermazioni sulle Pseudoscienze), fondato da Piero Angela, che, a firma di Massimo Polidoro, smontò pezzo per pezzo il mito della visionarietà da parte di Morgan Robertson; il quale non dovette ricavare gran che neanche da questo colossale “scoop” editoriale, se nel 1915 morì a 54 anni in precarie condizioni di salute, proprio mentre il suo agente Mc Clure stava cercando di gestire il lucroso affare. Sul Titan-Titanic quindi, morì anche lui da poveraccio, come le migliaia di vittime di quella sciagura epocale. Infatti Simon Hewitt, il curatore della ristampa moderna del “Futility” ha trovato un originale nella biblioteca dell'Università della Virginia, notando che il libro

era molto fragile e si presume che ne fossero sopravvissute solo poche copie.

Dopo questo lungo preambolo che spero metta bene in luce l'importanza simbolica (ma poi vedremo anche letteraria) di questo libretto, vengo a fare qualche considerazione en passant sulle imperscrutabili scelte editoriali del nostro strano Paese. Dopo l'immensa risonanza del film di Cameron (1997), massimo record di incassi nella storia del cinema, non credo proprio che qualcuno dei grandi editori italiani potesse permettersi di fare spallucce di fronte all'argomento Titanic, eppure nessuno pensò bene di cogliere l'occasione del centenario del Futility (1998) per farlo tradurre con tutti gli onori; non solo, ma anche il centenario del naufragio (2012) sarebbe passato indifferente al “profeta e veggente” Morgan Robertson. Finchè finalmente una piccola, eroica casa editrice milanese “senza contributi”, la ZERO91, sia pure a scoppio ritardato, nel 2013, ne pubblicò la traduzione ad opera di Adriano Angelini Sut. Incredibile ma vero, di lì a poco il libro sparì, divenne introvabile anche nelle migliori librerie e non so se l'editore stesso ebbe sorte migliore. Lo trovai da un privato cittadino che lo aveva messo in vendita su E-bay a 25 €, mentre ne costa 10. Non ci provai neppure, a contrattare al ribasso. Dal 2019 però è reso nuovamente disponibile solo su Amazon, in una nuova traduzione a cura di Cristiano De Liberato, sia in formato kindle (2,99 €) che in cartaceo (10,40 €) spedito a casa.

Far luce sul valore del racconto

Mi sono dilungato in questi dettagli commerciali sul libro non perchè abbia un qualche interesse personale a fargli pubblicità, ma perchè ritengo che la storia meriti di essere conosciuta senza dover sopportare l'opprimente confronto col Titanic. Mi è capitato infatti di leggere le brevi recensioni di

lettori delusi dalla trama perchè non ha molto a che fare con le storie di sommersi e salvati con cui sia le testimonianze dei sopravvissuti che il cinema e la letteratura ci hanno familiarizzato, grazie a cortometraggi, lungometraggi, documentari e serial televisivi succedutisi nel corso del XX secolo. L'enfasi posta sulle similitudini (ad es.: entrambe le navi erano a tripla elica e avevano due alberi, entrambe erano state definite “inaffondabili”, entrambe avevano un numero di lance di salvataggio insufficiente per tutti i passeggeri, entrambe colpirono l'iceberg sul lato di dritta e così via) non fa giustizia alla storia di redenzione e di amore che Robertson ci ha narrato, attraverso le vicende del protagonista, John Rowland, l'ufficiale già sospeso per cattiva condotta, ma poi reintegrato e degradato a semplice marinaio, il quale incontra per caso, dopo anni, Myra, la sua ex fidanzata, passeggera sul Titan col marito George e con una bambina che porta lo stesso nome della madre. Lei è la donna che, abbandonandolo senza una ragione che per lui fosse accettabile, era stata la causa del suo traviamiento verso il vizio del bere, fino a diventare un alcolizzato. Il naufragio poi e la presenza di un'innocente, segneranno la svolta e daranno inizio a un travagliato percorso di riavvicinamento di queste due vite tormentate e in ricerca. Non posso, per ovvie ragioni di stimolo alla lettura, raccontare di più. Posso però affermare che lo scrittore Morgan Robertson ne vien fuori con grande maestria, tessendo una trama e dimostrando uno stile narrativo degni di Joseph Conrad. Quindi, per concludere, ci sarebbero state ragioni più che valide perchè questo autore fosse conosciuto e apprezzato dal grande pubblico italiano dei lettori, non tanto come il “veggente” del più celebre naufragio, ma come uno tra i più interessanti scrittori americani di racconti marinari di cui era un vero esperto.

Pasquale Mottolese

UNA NUOVA RUBRICA

PENSIERI

Molto impegnativo il titolo di questa voce del nostro sito. Ci vuole una “ penna” che sappia scrivere, una sensibilità umana e intellettuale di notevole spessore. Una cultura che catalizzi il visitatore/lettore in modo compiuto e che alla fine dell’argomento prescelto dall’autore riempia questi spazio di saggezza. Questa voce viene inaugurata dal nostro Tobia Costagliola capitano, manager, scrittore. Tocca il pensiero che, in filosofia, indica tutto il complesso di quella che è l’attività cosciente della vita spirituale o dell’attività conoscitiva. Ma Tobia con estrema sincerità tocca anche il ruolo dei sogni, o, come scrive Voltaire , ...” *quando tutti i sensi sono spenti nel sonno, ce n’è uno interno che resta vivo...sono solo gli organi della nostra macchina che agiscono? O é forse l’anima pura e sola che, sottratta alla schiavitù dei sensi, usa dei suoi diritti in tutta libertà?...* “ Tobia aggiunge qualcosa che precorre la vita, un mistero e una incognita del dopo. (D.L.)

Il mare , l'isola , viaggio verso il mondo sognando , e il ritorno alla scoperta di un'altra incognità della vita, il dopo di Tobia Costagliola

Non credo di essere un caso unico o raro ma posso dire con certezza che, ogni qualvolta mi sono accinto a concentrarmi nei miei pensieri, fin dalla prima età, c'è stata una presenza sempre viva, sia come luogo fisico in cui si sviluppava la mia fantasia, sia come soggetto prevalente delle mie stesse elucubrazioni : il mare con tutto quanto vive e ruota intorno e dentro ad esso.

Per noi isolani di Procida, questa presenza è molto viva e tangibile fin dalla nascita: ti giri a destra e a manca e lo trovi sempre lì, tutt'intorno. Da bambino lo percepisci come una protezione che cinge la tua isola con i flutti spumeggianti o con le placide onde illuminate da albe radiose o fantasmagorici tramonti.

Crescendo, però, incomincia a “starti stretto” e lo vedi come un ostacolo che si frappone fra l'isola e le sponde del mondo. E più tardi ancora, ti rendi conto che quell'ostacolo è solo apparente e rappresenta, invece, l'unica via verso la libertà e verso il mondo. L'unica via per realizzare i sogni che avevi coltivato da ragazzo e per raggiungere mete lontane che spesso la realtà e la ragione ti dimostrano essere non sempre raggiungibili. E, così, si parte, dando un ultimo sguardo oltre la scia che il traghetto lascia nel suo veloce procedere, dove i punti “cospicui” della tua isola (il castello aragonese o il

faro di Pioppeto) vanno lentamente scomparendo. E da quel momento non guardi più indietro ma, sempre avanti, facendo l'ingresso in quel mondo frenetico e tumultuoso in cui dovrai affrontare lotte e sacrifici d'ogni genere per affermare la tua presenza, per assumere il ruolo che saprai conquistarti e inserirti, anche tu, in quel percorso senza ritorno che , tra gioie e dolori, rappresenta la grande ed entusiasmante "avventura della vita".

E ogni qualvolta ritorni nell'isola, temprato dal lavoro, fortificato dalle esperienze e sempre più affaticato, ma "maturo", cominci a guardare quei luoghi che hai lasciato con occhi diversi e ti abbandoni nell'oblio fino a quando non ti risvegli , pronto ad affrontare un' altra "campagna". Magari cominciando a pensare in modo diverso e facendo altri sogni per un futuro sempre diverso dal presente. Così , tra un imbarco e l'altro oppure, dopo aver posto le radici in altro loco, ritenendolo più conveniente o non avendo altre alternative, passano gli anni , il mondo cambia e tu ricominci a sognare - non bisogna mai smettere di sognare- di ritornare nella tua isola che un tempo ti stava troppo stretta.

Questi andirivieni, questo sognare e risognare, con tutto il tempo che occupano, costituiscono il percorso della nostra Vita , di mare o di terra che sia, che vale sempre la pena aver vissuto tra tante "campagne", tanti viaggi o come un unico viaggio in preparazione del nostro "vero" grande viaggio. Un viaggio "certo" e "sicuro" a cui nessuno potrà sottrarsi. E' l'ultimo viaggio della nostra

vita la cui destinazione è stata ed è la forza motrice della Storia : la vita dopo la morte. Una destinazione ed un viaggio a cui penso spesso con ansia, apprensione, curiosità ed impazienza.

Impazienza superiore a quella che avevo da bambino e poi da ragazzo, senza sapere quello a cui andavo incontro, con tanta incoscienza. Si tratta di una impazienza tutta isolana indotta dal bisogno di conoscenza, dal bisogno di “salpare la prora” e ...andare...verso la grande “incognita” della vita. Credo, tuttavia, a maggior conforto dei “non isolani” che , in realtà, siamo tutti isolani “ansiosi” che, nella giusta età decidiamo di “salpare” verso il “mondo” vogliosi di realizzare i nostri sogni e le nostre aspirazioni.

Ora, alla mia età, non tiro i remi in barca e mi piace ancora remare anche se il viaggio è quasi terminato. Vorrei giungere sulla sponda velocemente e con tanto abbrivio perché sono certo che quest’ultima sponda è l’arrivo nell’eternità : sono impaziente di conoscere questo nuovo e tanto sospirato , fantastico mondo. E’ da una vita che sono in viaggio per raggiungerlo...

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ QUANDO A GENOVA SI COSTRUIVANO AEROPLANI

2° CAPITOLO

Nel primo capitolo di questa rievocazione abbiamo ricordato le vicende aeronautiche dell'Ansaldo. Come abbiamo visto, quando la grande azienda venne ristrutturata fra 1920 e 1922, nei suoi piani futuri non vi sarà più spazio per gli aeroplani: ceduto a terzi anche l'ultimo stabilimento rimasto, l'Ansaldo si dedicherà interamente al comparto navale e ferroviario. Ma la Liguria non segnerà il passo ed il suo testimone sarà ripreso da altri.

In verità anche parallelamente all'attività dell'Ansaldo ci sono stati altri gruppi industriali locali che si sono dedicati all'aeronautica: a suo tempo abbiamo nominato i cantieri Costaguta di Voltri ma non possiamo dimenticare i Baglietto di Varazze, famosi da sempre per le loro realizzazioni in campo nautico ma attivi fin dal 1908 anche con le forniture di navicelle per i dirigibili e poi impegnati durante il primo conflitto mondiale, in collaborazione con la ditta “CIVES”, nella costruzione di ben 1500 idrovolanti. Alla sua attività furono legati alcuni tecnici e piloti che si distinsero sia per azioni belliche che per importanti risultati in campo agonistico quali Luigi Bruzzone e Stefano Baglietto, uno dei titolari del

cantiere stesso, che nel 1917 raggiunse il primato di altezza di 5570 metri sul cielo di Grado.

La Piaggio, unica azienda privata nel settore aeronautico

Chi però verrà a pieno diritto considerata l'erede dell'Ansaldo in campo aeronautico sarà la Piaggio, per decenni unica azienda privata in questo settore ed erede di un'antica realtà imprenditoriale a livello familiare attiva fin dall'Ottocento nel campo marittimo e manifatturiero. Discendente da una prestigiosa dinastia di armatori e imprenditori che abbiamo già incontrato a più riprese ripercorrendo le vicende marittime liguri, sull'area occupata fin dal 1884 a Sestri Ponente dalla azienda familiare di arredo navale, Rinaldo Piaggio ai primi del Novecento impiantò una nuova fabbrica rivolta sempre agli arredi navali cui si aggiunse la produzione di materiale ferroviario in società con Nicolò Odero cui poi succederà il figlio Attilio, anche loro esponenti di una famiglia molto affermata nel campo cantieristico e marittimo genovese e che avrà, come i torinesi Agnelli in seguito, strettissimi contatti commerciali con i Piaggio e in taluni casi anche legami più stretti attraverso matrimoni che consolideranno nel tempo l'unità di intenti dei rispettivi consorzi produttivi.

Non essendo più sufficienti quelli di Sestri, fra 1903 e 1906 vennero acquisiti gli spazi di Finale Ligure e nel 1915, sotto la spinta delle esigenze belliche, dopochè i suoi esperti ebanisti si erano cimentati nella realizzazione di ali, eliche e carlinghe in legno, la Piaggio passò alle costruzioni aeronautiche aggiudicandosi la licenza dei biplani franco-britannici "FBA Type A,B,C" e degli idrovolanti "Farman". Oltre a queste, in breve arrivarono altre commesse e così dai cantieri di Sestri Ponente usciranno anche i trimotori da bombardamento

“Caproni CA-46” e gli idrovolanti caccia “Macchi M-7”. In totale gli apparecchi assemblati fino alla fine del conflitto saranno più di 900, quasi tutti usciti dalle officine di Sestri, mentre quelle di Finale erano riservate alle revisioni ed alle riparazioni.

Il primo conflitto bellico, gli aerei davanti al mare

Con la fine del conflitto, però, tutte le commesse verranno annullate e tante realtà industriali, “in primis” l’Ansaldo, come abbiamo visto abbandoneranno il settore aeronautico e riconvertiranno la loro produzione.

La Piaggio invece decise coraggiosamente di proseguire e, anzi, di espandersi acquisendo nel 1921 la “SAICM-Società Anonima Italiana di Costruzioni Aeronautiche” con sede a Marina di Pisa: la ribattezzò “CMASA-Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima”, ne portò la sede legale a Genova pur mantenendone i cantieri in Toscana e con essa si dedicò alla costruzione dei grandi idrovolanti tedeschi “Dornier-Wal” che le norme imposte dal Trattato di Pace di Versailles del 1919 impedivano di assemblare in Germania. Gli aerei venivano costruiti sia a Marina di Pisa, sulle aree occupate in precedenza dalle “Officine aeronautiche Francesco Oneto”, che a Finale Ligure e ne verranno completati 48, con alcuni dei quali, come abbiamo avuto modo di ricordare in un precedente articolo di qualche anno fa, Rinaldo Piaggio inizierà nell’aprile del 1926 i collegamenti aerei della “SANA-Società Anonima Navigazione Aerea”, pioniera dell’aviazione commerciale italiana assieme alla “SISA-Società Italiana Servizi Aeronautici” degli armatori Cosulich di Trieste.

Essa volerà con profitto collegando Genova con Roma, Napoli, Palermo estendendo poi i suoi servizi a Malta, Tripoli, Bengasi, Marsiglia, Barcellona e Gibilterra fino a quando non verrà conglobata nella nuova “Ala Littoria” voluta dal governo nel 1934.

La Regia Aeronautica , l'industria vola

Nel 1924 la Piaggio acquisirà la “CMN-Costruzioni Meccaniche Nazionali” con sede a Pontedera ed entrerà così nel campo della costruzione su licenza di vari propulsori aeronautici, a cominciare dal britannico “Bristol Jupiter”, uno dei più affidabili e famosi motori dell'epoca. L'anno prima, nel 1923, era stata finalmente costituita la Regia Aeronautica e nel 1925 il Ministero dedicato: ciò diede impulso alle attività della Piaggio che assorbì un'altra azienda del settore, la “Pegna-Bonmartini”, che peraltro continuerà parte della sua attività come “CNA-Compagnia Nazionale aeronautica” fino al 1934. Con l'acquisizione dei nuovi brevetti, la Piaggio si assicurò la preziosa collaborazione del grande progettista Giovanni Pegna ed iniziò la produzione di una serie di nuovi velivoli caratterizzati da un numero preceduto dalla lettera “P”. Avremo nell'ordine il “P-1”, piccolo biposto da turismo; il caccia “P-2”; il bombardiere biplano “P-3”. Poi, passando dal “P-6” biplano anfibia al “P-11” biplano terrestre, un più moderno “P-16” bombardiere trimotore monoplano e il trimotore da trasporto “P-23”, il più veloce dell'epoca e capace di trasportare cinque tonnellate di carico. Sprone dell'attività progettistica erano allora le varie manifestazioni aeronautiche nelle quali venivano testati i nuovi aeroplani allo scopo di applicarne poi le caratteristiche agli usi militari e civili. La più famosa di queste competizioni sarà la Coppa Schneider per idrovolanti per la quale nel 1929 la Piaggio presentò il rivoluzionario idrocorsa “P-7” che,

primo del suo genere, aboliva i voluminosi galleggianti e accoppiava in modo ingegnoso le prestazioni dell'elica aeronautica a quella marina fornendo al velivolo una propulsione combinata dove le prestazioni dell'aereo e dell'aliscafo si sommavano.

Ingegneri e progettisti che faranno storia

In quegli anni, poi, entravano alla Piaggio ingegneri e progettisti che faranno la storia della nostra aviazione: da Giuseppe Gabrielli che a Finalmarina realizzò la prima galleria del vento concepita in Italia da un'azienda privata, a Corradino D'Ascanio che sarà poi il “padre” della famosa “Vespa” ricavandone il motore da quello progettato per un elicottero, ad Alberto Faraboschi, al mitico capo progettista Giovanni Casiraghi solo per citarne alcuni.

Di lì a poco una nuova generazione Piaggio si affaccerà alla guida dell'azienda: Armando, primogenito di Rinaldo e il fratello minore Enrico. Nel contempo aumentava la produzione di motori messi a punto per equipaggiare i velivoli che mano a mano le grandi industrie aeronautiche dell'epoca immettevano sul mercato sia per scopi civili che militari. Savoia-Marchetti, Breda e Caproni erano tutte clienti della Piaggio che non rinunciava peraltro ad approntare i suoi velivoli e nel 1937 si rese promotrice di uno dei primi studi onde dotare Genova di un aeroporto nell'area di Sestri Ponente: anche di questo abbiamo già parlato a suo tempo ripercorrendo le vicende che portarono alla realizzazione del “Cristoforo Colombo” ma è giusto ricordarlo ancora a testimonianza dell'importanza della Piaggio nel tessuto economico ligure del tempo e nell'ottica di una dinamica industriale che precorreva i tempi testimoniando in tal modo

l'esigenza di dotarsi di nuove infrastrutture che ne favorissero lo sviluppo.

Nel frattempo nei vari stabilimenti del gruppo l'attività si diversificherà e sarà rivolta anche alla costruzione di autocarri, tram, autobus, funicolari, arredi navali oltreché a nuove importanti realizzazioni quali elettrotreni e littorine in campo ferroviario.

Sempre nel 1937 la Piaggio costituì la "S.A. Aviotrasporti Africa Orientale" per il trasporto di posta e merci verso i possedimenti coloniali dell'Africa Italiana utilizzando i propri velivoli e si attesterà anche nei territori di Addis Abeba e Dura con le "OMAO-Officine Meccaniche Africa orientale" rivolte soprattutto alla manutenzione ed alla riparazione degli aeroplani in servizio fra l'Italia, l'Abissinia e la Somalia.

Entrambe queste attività verranno poi vanificate a seguito dei fatti bellici che intercorreranno di lì a pochi anni. Intanto prendevano vita nuovi progetti quali il "P-23" trimotore prodotto in configurazione commerciale e militare per il quale venne studiata una versione adatta ai collegamenti transoceanici dotata di fusoliera chigliata per eventuali ammaraggi d'emergenza; il bimotore da bombardamento "P-32"; il "P-111" bimotore sperimentale, molto simile al "Beaufighter" britannico ed uno dei primi velivoli pressurizzati della storia; tutta una serie di caccia monoposto il più famoso dei quali sarà probabilmente il "P-119", comparabile al più famoso "Messerschmitt ME 509" tedesco e il più avanzato dell'epoca, quel famoso "P-108", uscito dai disegni dell'ingegner Casiraghi, probabilmente il quadrimotore più all'avanguardia dei suoi tempi e forse superiore al "B-17 Flying Fortress" americano. Uno dei primi velivoli dotato di un impianto elettrico e pneumatico completo, era previsto sia in versione militare che civile: avrebbe potuto diventare un grande velivolo di linea ma a

causa dello scoppio della seconda guerra mondiale se ne produssero solo una dozzina di esemplari e nel dopoguerra ci fu altro da pensare, almeno all'inizio. Se infatti nel 1939 i tre stabilimenti della Piaggio davano lavoro a più di cinquemila persone, alla fine delle ostilità gli impianti toscani erano distrutti, quelli di Finale e Sestri Ponente gravemente danneggiati e in pratica la nostra industria aeronautica non esisteva più.

I Piaggio seppero però riprendersi, diversificando l'attività e dedicando parte delle loro risorse industriali al mondo delle due ruote che, come ben sappiamo, avrebbe avuto con la "Vespa" e le sue consorelle un successo mondiale che dura tutt'ora.

A riprova di ciò venne attuata una separazione diversificata che porterà alla specializzazione produttiva degli stabilimenti: abbandonato l'impianto di Marina di Pisa, quello di Pontedera vicino a Pisa, guidato da Enrico Piaggio, punterà sulla "Vespa", sull' "Ape" e derivati e poi sui trattori e i motori fuoribordo, mentre gli stabilimenti liguri, diretti da Armando, si orienteranno alla produzione aeronautica e ferroviaria. Tale separazione verrà codificata appieno nel 1964 quando il gruppo familiare si dividerà anche formalmente in due rami d'impresa distinti che saranno la "Piaggio & C." che si occuperà di ciclomotori e la "IAM-Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio S.p.A.", erede delle costruzioni navali di un tempo e ormai consolidata in campo ferroviario e soprattutto aeronautico.

Gli anfibi nel secondo dopoguerra

Facendo un piccolo passo indietro, nei primi anni del dopoguerra a tempo di record Casiraghi con Faraboschi e un nuovo collaboratore, Salvatore Mori, approntarono un nuovo anfibio, il "P-136" che si levò in volo per la prima volta

nell'agosto del 1948. Fu un successo: dagli inconfondibili motori con le eliche montate all'indietro, ne vennero costruiti quasi 150 esemplari e le commesse andarono dall' Aeronautica Militare Italiana ad importanti clienti facoltosi che vollero il velivolo nell'elegante configurazione "executive": fra questi l'armatore ellenico Aristotele Onassis e molti magnati statunitensi. Oltreoceano il velivolo venne commercializzato come "Royal Gull" (gabbiano reale) ed è a bordo di uno di essi che il 20 giugno del 1954 la marchesa Carina Negrone, presidente dell'Aeroclub genovese e già detentrica di altri prestigiosi records, conquisterà assieme ad Ada Marchelli il primato mondiale di distanza per quella categoria di aeromobili volando i quasi tremila chilometri che separano Brescia da Luxor in Egitto in poco più di tredici ore senza scalo.

Al Salone di Le Bourget presso Parigi, una delle rassegne aeronautiche più importanti del mondo, venne presentato nel 1951 il nuovissimo "P-148", monomotore biposto da addestramento e il successivo "P-149" del 1953, che avranno ulteriori sviluppi e saranno acquistati, oltreché dall'Aeronautica Militare Italiana, anche da altre nazioni europee, Francia e Germania comprese nonché da privati e aeroclubs sparsi per il mondo. Seguirà nel 1955 il bimotore "P-166" che volerà per la prima volta due anni dopo e sarà costruito in oltre cento esemplari esportati ovunque.

Venne anche ripresa la costruzione su licenza dei motori stranieri e vari contratti furono stipulati in tal senso con importanti committenti fra cui "General Electric" americana e "Rolls Royce" inglese.

A seguito poi di un accordo commerciale con la statunitense Douglas, nel 1961 la Piaggio si inserì anche nel campo dei velivoli a getto: il primo progetto, denominato "PD-808", un executive bimotore da otto posti, avrà una gestazione lunga e

sofferta. Caratterizzato dalle due gondole motore posizionate in coda come sui più grandi “Caravelle” e “DC-9”, era contraddistinto nei prototipi da un lungo puntale sul muso che conteneva parte della strumentazione elettronica di bordo e lo rendeva inconfondibile.

Un esemplare è visibile oggi parcheggiato all'esterno degli hangar del Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle che abbiamo già avuto modo di citare in questa rievocazione. Più fortunato il successivo “P-180” biturboelica che, fra le altre cose, ha segnato con Rinaldo jr. l'ingresso nella leadership della Piaggio Aeronautica della terza generazione di famiglia. Quest'ultimo velivolo è stato per anni il prodotto di punta dell'azienda: caratterizzato da una linea compatta ma al tempo stesso estremamente aerodinamica, con i motori collocati in posizione arretrata sull'ala, è lungo più di 14 metri con una analoga apertura alare. Con una velocità massima di 440 km/h ed un peso a pieno carico di più di 4 tonnellate, può trasportare dai sei agli otto-nove passeggeri su distanze di 950 miglia nautiche, come dire da Genova a Londra e oltre ad una quota massima di 12000 metri. I suoi voli di collaudo sono stati effettuati a partire dal 1986 sulle piste dell'aeroporto di Genova ed in seguito il velivolo ha avuto un successo pari alle sue prestazioni ed alla sua affidabilità.

Non si deve poi dimenticare la storica collaborazione della Piaggio coi vari Aeroclubs sparsi per l'Italia, “in primis” quelli di Genova e di Pisa nonché l'attività aeronautica svolta da essa presso lo scalo “Clemente Panero” di Villanova d'Albenga fin dal 1929.

Si può dire che fino agli anni Ottanta del Novecento la Piaggio, al pari delle altre industrie aeronautiche e tecnologiche italiane, è stata un'azienda di punta a livello globale: grazie alla sua attività e a quella delle altre società del settore e con

“Alitalia” come grande compagnia di bandiera, il nostro Paese si attestava ai primi posti nel mondo.

Purtroppo nel giro di pochi anni le cose cambieranno e con l’inizio del decennio successivo comincerà per la Piaggio un periodo di crisi dovuto sia a trasformazioni interne all’azienda che ai mutati orizzonti industriali mondiali non solo in campo aeronautico. Tali fattori che si protraggono fino ai nostri giorni fanno parte della cronaca economica di oggidi ed esulano quindi dalla ricognizione storica. E’ d’uopo però dire che nel 1998, per iniziativa di una cordata di nuovi imprenditori, la “Rinaldo Piaggio S.p.A.” viene ridenominata “Piaggio Aero Industries” oggi “Piaggio Aerospace” e pare risollevarsi con nuovi ordini per il “P-180” nelle sue versioni avanzate. Seguono ambiziosi progetti di sofisticati prototipi militari mentre i vertici dell’azienda cambiano di continuo finché all’inizio del Terzo Millennio arrivano gli sceicchi di Abu Dhabi che nel 2014 deterranno il 98% dell’azionariato aziendale.

Sempre nel 2014 verrà inaugurato il nuovo stabilimento presso l’aeroporto di Villanova d’Albenga, scalo peraltro storico e abituale per i collaudatori della Piaggio dove avrebbero dovuto concentrarsi tutte le successive attività del gruppo, dalla progettazione alla realizzazione dei nuovi velivoli.

Nel 2016 nuovo cambio ai vertici dirigenziali e piano di ristrutturazione che avrebbe dovuto prevedere un futuro di forniture militari rivolto alla produzione di droni con ridimensionamento del numero dei dipendenti e conseguente chiusura degli impianti ancora presenti a Genova.

Si parlerà anche di un consorzio cinese interessato e di altri progetti finché nel novembre del 2018 viene richiesta dall’azionista di maggioranza l’amministrazione straordinaria che confina la Piaggio in un limbo dal quale non pare essere ancora uscita. Sono sotto gli occhi di tutti le manifestazioni di

protesta dei suoi dipendenti ripresi davanti ai loro stabilimenti con gli striscioni ed i vessilli sindacali del caso: si tratta in massima parte di maestranze altamente specializzate e fa male al cuore vederle impegnate in comizi e sit-in per strada e non al lavoro. E' questa, purtroppo, una realtà che accomuna vari comparti dell'industria italiana di oggi: l'emergenza sanitaria mondiale che stiamo vivendo non aiuta di certo a risolverne i problemi anzi semmai li accentua. Possiamo solo augurarci che la crisi passi e che alla fine del tunnel ci sia finalmente una luce. E che, al pari di tutte le altre aziende grandi e piccole del nostro Paese, la Piaggio Aeronautica possa tornare ad essere quella che è stata un tempo, una grande azienda genovese e ligure che ha portato il nome dell'Italia ai quattro angoli del mondo con i suoi aeroplani. E, è il caso di dirlo, il nome di Genova alto nel cielo, come quando anche nella nostra città si costruivano aeroplani e i grandi gruppi industriali di casa facevano la storia della nostra economia dando orgogliosamente lavoro a tante maestranze qualificate, Liguri e non solo.

Francesco Pittaluga Genova, 1 novembre 2020
ingegnere aeronautico -vice-cancelliere Associazione "A Compagna"-Genova-storico aero-navale

**QUANTI RICORDI COMANDANTE
GANDOLFI !**

Pubblichiamo due lettere giunte in redazione tra le tante che testimoniano quanto sia profonda la perdita di questo capitano amato da tutti.

Caro Decio, un altro capitano coraggioso ha preso il largo vigile e sull'attenti. Come hai sottolineato ci lascia il suo ricordo, il suo sorriso anche quando era contrariato. Gandolfi e Meriggioli sono stati la mia guida nella formazione nautica, con le loro parole, come il paesaggio dei tuoi ciliegi, salivo a bordo delle navi e tutto mi sembrava diverso. Collaborare insieme era fonte di scoperte e di nuovi orizzonti, è una perdita immensa per noi e i nostri giovani. Buon vento Mario nella tua nuova rotta. RIP

Elena Gaudio

Quando l'ho incontrato all'aeroporto del Cairo

di Guido Barbazza

Mario Gandolfi l'ho incontrato per la prima volta, tanti anni fa, all'aeroporto del Cairo, in Egitto, quando la proprietaria dell'agenzia di viaggi che avrebbe dovuto accompagnarci ebbe una crisi di nervi e ci confessò che il suo compagno e contitolare l'aveva piantata in tronco, non si era fatto più vedere, lei non sapeva spiacciare neanche una parola in inglese e, quindi, la nostra vacanza alle piramidi e ai templi egizi era finita ancor prima di iniziare. Grande fu lo sconforto tra lo sparuto gruppetto di vacanzieri, in quanto nessuno era in grado di parlare inglese, tantomeno l'egiziano. Non erano tempi di cellulari e smart-phones quelli. Fu lì che noi due, con intensi ed importanti esperienze internazionali e di navigazione, ci conoscemmo, ci capimmo subito, al volo, e prendemmo il comando delle operazioni. Mario mi

spiegò di quando era comandante di grandi petroliere, e io gli parlai dei miei trascorsi in sala macchine e in giro per il mondo a rimettere in servizio motori e macchinari. Prendemmo quindi il controllo della situazione, gestendo il viaggio e contrattando i servizi delle guide locali e dei trasporti interni, spesso comunicando solo a gesti, praticamente improvvisandoci tour operators. Lui era troppo forte, sempre allegro e ciarliero, e così automaticamente ci suddividemmo i ruoli, con “il Comandante” che teneva alto il morale della truppa e distraeva i nostri compagni di avventure da pensieri troppo cupi riguardo a come sarebbe andata a finire quella cosa, e “l’ingegnere” che gestiva l’operatività e conduceva il manipolo. Grande fu lo sconforto, una volta arrivati ad Assuan, nel prendere atto che la scalcinata agenzia non aveva provveduto neanche per i trasporti in bus fino al tempio di Abu Simbel, ma la nostra spigliatezza e familiarità con gradi e divise ci consentì di spacciarci per due altri ufficiali e fare comunella con il Capitano dell’Esercito Egiziano addetto al sito, che ci organizzò subito un servizio speciale e pure gratuito con un autobus militare e relativa scorta, tutti al nostro esclusivo servizio, per visitare fuori orario, da soli, lo splendido sito archeologico. Ricordo con affettò e lucidità, come fosse accaduto ieri, l’immagine del Comandante Mario a ridere ed intrattenere con le sue sagaci batture i nostri compagni su quell’enorme autobus che sfrecciava sobbalzando nel deserto polveroso, fino alla scintillante spiaggia di alabastro bianco. Una vacanza scalcinata e nata male, grazie a lui, si trasformò così in un’avventura indimenticabile che avremmo poi tutti portato per sempre nei nostri cuori. Re-incontrai il Comandante molti anni dopo, quando mi riavvicinai all’Istituto Nautico e al Collegio Capitani, e lo ritrovai animato dallo stesso indomabile spirito, quindi cercai di non perdere l’occasione di assistere alle sue prestazioni di “Anchor Man” in occasione del “Premio San Giorgio”, apprezzando la sua genuina umanità ed empatia, la sua intrinseca intramontabile giovinezza d’animo. Buon vento, Comandante !

Guido Barbazza

Un nota di Sergio Abrami

LE PASSEGGIATE DA UNA ALETTA ALL'ALTRA SULLE MEGANAVI

Eccomi Comandante !

Ci sono, ci sono !

E' sempre un piacere leggetti anche se nella maggior parte dei casi si parla di un mondo parallelo al mio delle (barchette).

Un capovero di Esposito mi ha stappato un sorriso :

....Il Comandante con l' Ufficiale di guardia e nulla più. Navi di 61 metri di larghezza ! Pensa un po', solo per uscire dalla timoneria alla Plancia, quanto devi camminare ! Questo per me non è progresso, è solo il modo di prevaricare alla luce del sole, ovviare ad ogni regola...

Mi ha fatto venire in mente un ricordo di quando per la mia prima volta ho avuto il comando di un cat a vela largo 7 metri, ad ogni virata una passeggiata il tutto in proporzione ;-)

Un cordiale saluto

Sergio Abrami

Studio Sergio Abrami YD SKYPE : *sergioabrami_yd*

cell ITA 00 39 348 2269139 cell Cina 00 86 186 6790 9210

cell UAE 00 971 56 626 4699

L'INTENSITA' DI EMISSIONI DI CO2 DEL TRASPORTO MARITTIMO E' MIGLIORATA DEL 30 PER CENTO L'ACCORDO DI ICS E I NUOVI REGOLAMENTI

L'accordo include misure legalmente vincolanti per garantire una riduzione del 40% dell'intensità di carbonio su tutta la flotta globale entro il 2030, rispetto al 2008, ed è un trampolino di lancio fondamentale per raggiungere il 100% di decarbonizzazione il prima possibile dopo il 2050.

ICS è fiduciosa che questo nuovo pacchetto di regolamenti tecnici e operativi sarà formalmente concordato dal Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'IMO nel novembre 2020, per l'entrata in vigore nel 2023.

È importante sottolineare che l'accordo IMO include un sistema di classificazione A-E obbligatorio che incentiverà notevolmente gli armatori a migliorare la loro efficienza in termini di emissioni di Co2: i noleggiatori di navi sono molto più propensi a noleggiare navi con rating elevato, mentre le navi con rating D o E potrebbero affrontare gravi conseguenze negative a meno che non migliorino le proprie prestazioni

L'accordo IMO segue la pubblicazione, nell'agosto 2020, del 4 ° studio sui GHG (gas serra) che mostra che l'intensità di Co2 del trasporto marittimo internazionale è migliorata di circa il 30% tra il 2008 e il 2018. Le emissioni totali di GHG dal trasporto marittimo nel 2018 sono diminuite del 7% rispetto al 2008, nonostante una crescita del 40% del commercio marittimo nello stesso periodo.

Il nuovo accordo dimostra la capacità dell'IMO, in qualità di regolatore globale del settore, di raggiungere obiettivi vincolanti per ridurre le emissioni delle navi in linea con l'accordo di Parigi.

L'industria marittima è un'industria globale che richiede regole globali, qualsiasi alternativa produrrebbe un mosaico caotico di regimi di riduzione della Co2 regionali e nazionali in conflitto, che

farebbero deragliare i continui negoziati per eliminare le emissioni globali del settore attraverso un quadro normativo globale.

Parlando dopo la conclusione della riunione odierna dell'IMO, il segretario generale dell'ICS, Guy Platten, ha dichiarato :

“Questo accordo fatto dai governi dimostra al mondo che il settore marittimo è saldamente sulla buona strada per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione della Co2 dell'IMO e, in definitiva, per essere un settore a emissioni zero.

"La volontà dei governi di cooperare e raggiungere il consenso, nonostante le difficoltà derivanti dall'incontro virtuale, deve essere apprezzata, e siamo lieti che le proposte sostenute da ICS, in cooperazione con un'ampia gamma di governi su tutti gli aspetti del dibattito, costituiscano una parte centrale dell'accordo.

“L'industria ha bisogno di certezze e questo accordo fornisce un chiaro segnale sugli investimenti che dobbiamo fare per ridurre ulteriormente le nostre emissioni e diventare , in ultima analisi, un settore a emissioni zero.

"ICS è pienamente impegnata per un futuro a zero emissioni di Co2. Mentre l'importante accordo di oggi mira a garantire che la flotta esistente soddisfi l'obiettivo del 2030, ICS si impegna anche a decarbonizzare al 100% il prima possibile dopo il 2050. Questo è il motivo per cui ICS, in cooperazione con altre associazioni di armatori, ha presentato una proposta dettagliata all'IMO per un fondo da 5 miliardi di dollari, che sarà finanziato dall'industria, per accelerare lo sviluppo della ricerca di tecnologie a zero emissioni di carbonio e perché la decarbonizzazione continuerà a essere un obiettivo chiave di ICS indipendentemente dall'interruzione causata da COVID-19. "

Il nuovo accordo IMO fornisce un quadro normativo globale per una serie di misure di riduzione di Co2 tecniche e operative supportate da un sistema di applicazione globale tramite emendamenti all'Allegato VI della Convenzione MARPOL:

L'indice EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index), una misura tecnica basata su obiettivi simili all'indice EEDI (Energy Efficiency Design Index), obbligatorio per le nuove navi dal 2013.

Il concetto `` Super SEEMP '', originariamente proposto da ICS nel 2019, in base al quale l'uso del già obbligatorio Piano di gestione dell'efficienza energetica della nave (Ship Energy Efficiency Management Plan) sarà soggetto a rigorosi audit esterni e

certificazione legale. Analogamente alla filosofia del Codice internazionale per la gestione sicura delle navi e la prevenzione dell'inquinamento (Codice ISM) - obbligatorio in tutto il settore negli ultimi 20 anni - alle navi sarà richiesto di dimostrare che tutto il possibile è stato fatto, come stabilito nel SEEMP, per migliorare l'efficienza operativa del carburante.

Accordo per lo sviluppo di indicatori di intensità di carbonio (CII) per i diversi tipi e dimensioni di nave, come complemento all'EEXI e al "Super SEEMP", utilizzando un sistema di classificazione AE di efficienza operativa che verrà applicato alle navi esistenti dal 2023.

Servizio Comunicazione e Studi

E-mail: comunicazione@confitarma.it www.confitarma.it

QUANDO ERDOGAN SI DECIDERA' A OCCUPARE L'EUROPA

La Turchia torna all'Impero Ottomano? di Stefano Briata

L'amico Flavio Scopinich nel DL News n. 19 ha espresso le preoccupazioni per gli atti di forza politici, diplomatici e militari della Turchia guidata da Erdogan... Sono preoccupazioni giustificate, ma credo che alla fine sarà una bolla di sapone... Non minimizzo ciò, ma la storia dovrebbe insegnare la situazione, che però solo in pochi, purtroppo, sanno cogliere.

La rinascita turca è stata favorita dalla politica europea e nord-americana. Entrambe hanno permesso al sultano di Ankara (Erdogan) di fare la voce grossa in direzione della

Grecia, della Libia e del Medio Oriente, e verso l'Europa Occidentale.

I politici occidentali, per meri interessi di parte, come Clinton, Obama, Sarkozy, Berlusconi, Cameron, Merkel, Macron, hanno permesso ad Erdogan di farsi promotore della rinascita turca, benché questo paese sia membro della NATO (ammessa quando c'era il pericolo sovietico)... Le conseguenze che vediamo ora partono dall'inizio del XXI secolo grazie ai politici menzionati e non.

Nel caso della Libia, la cui situazione è diventata caotica grazie a Sarkozy, Cameron e Obama perché avevano deciso di sbarazzarsi di Gheddafi, che si trova divisa in due parti, la Turchia è riuscita a penetrare per cercare di impadronirsi dei pozzi petroliferi a discapito di ENI, Shell e BP. Non c'è totale disinteresse da parte delle imprese italiane: a mio parere (si vede anche) hanno le mani legate perché abbiamo un governo (non solo quello attuale, ma anche quelli passati almeno dal 2011) che non difende gli interessi del Bel Paese, ma quelli dell'UE, che non sono i nostri.

Tutto vero che la Turchia cerchi di occupare di nuovo la scena del Mediterraneo a discapito degli anglo-americani iniziando da Cipro. Proprio da Cipro è iniziata la provocazione contro la Grecia, e oltre ai giacimenti petroliferi ciprioti, è intenzionata ad espandersi in direzione della Siria e del Canale di Suez...

Obiettivo della Turchia è riprendere il controllo del Mediterraneo e di sottomettere l'Europa cercando di ottenere accordi economici e politici favorevoli. In parte sembra di tornare all'Impero Ottomano, ma ricordiamo che tutti gli Stati europei dell'epoca, Repubblica di Genova compresa, alla fine avevano concluso accordi favorevoli, e combattevano i pirati saraceni nel Mediterraneo. Oggi invece la situazione appare diversa, ma aspettiamo e vedremo cosa succederà nelle prossime settimane a partire dagli Stati Uniti, quando ci

saranno le presidenziali del 3 novembre, e poi capiremo meglio quale sarà il ruolo della Russia.

Per quanto riguarda la fine dell'impero ottomano ci sono da fare delle precisazioni. Nella parte europea gli attuali stati che facevano parte di tale impero erano per la maggior parte di religione cristiana, per cui avevano deciso di ribellarsi al giogo della Porta, per motivi politici, economici e religiosi, e anche per la disparità di trattamento per quanto riguardava il fisco, leggi, rapporti religiosi: furono le famose guerre balcaniche che provocarono il declino degli ottomani, sostenute dall'impero zarista, che aveva l'interesse che fossero aperti al traffico internazionale i Dardanelli per permettere alle sue navi di passare dal Mar Nero al Mediterraneo e viceversa. Nella parte africana, dopo la conquista britannica dell'Egitto e di Tunisia, Algeria e Marocco da parte della Francia, il colpo decisivo fu dato dall'Italia con la guerra di Libia del 1912, quando allora non si sapeva che il territorio era ricco di petrolio, ma il colpo definitivo complessivo ci fu durante la Prima guerra mondiale.

Durante la Grande Guerra l'Impero Ottomano si schierò a fianco degli imperi centrali (Germania e Austria-Ungheria), che furono sconfitti. In conseguenza di ciò, anche con l'aiuto di agenti britannici in Medio Oriente, questa parte di impero si sgretolò e si formarono stati nella penisola arabica e nel lato mediterraneo, mentre lo Stato d'Israele doveva ancora nascere.

Con la Seconda guerra mondiale ci fu di nuovo un rimescolamento delle carte, dato che le autorità britanniche hanno accolto con favore la richiesta (non senza tante pressioni) per la creazione dello Stato d'Israele, che nacque nel 1948... Purtroppo molti non vedono con favore questo Stato, e accusarlo di avere alimentato il fuoco delle lotte intestine mi sembra troppo, ma in realtà le cose non stanno così: gli ebrei

danno sempre fastidio agli arabi e a una parte dei cristiani, e questo odio dovrebbe finire invece, ma mi fermo qui perché non è la sede adatta per parlare di ciò.

In Siria, ad esempio, fino a quando non furono lanciate le primavere arabe da parte dell'amministrazione Obama, la pace regnava relativamente tranquilla, ma poi è scoppiata una rivoluzione che alla fine si è trasformata in guerriglia, nella quale il regime siriano deve combattere contro Isis e appunto la Turchia. Era proprio necessario ciò? Direi di no. Infatti, grazie all'aiuto americano democratico (dico così per specificare meglio) la Turchia sta puntando a quella parte di Mediterraneo.

L'esempio di Nizhny Novgorod descritto da Scopinich lo trovo molto interessante. In Italia abbiamo questo tipo di industrie? Sì, ma sono ormai ridotte ai minimi termini, dato che ciò viene prodotto per la maggior parte all'estero, in Europa Orientale, Turchia e Cina.

Sulla fine della Jugoslavia e sull'intervento della NATO, dove ci sarebbe molto da dire, sono d'accordo anche qui con Scopinich; tuttavia, anche nei secoli passati le potenze europee sono intervenute nei Balcani, per cui non c'è nulla di nuovo. Il fatto è che la Serbia (accusata di essere la provocatrice della Prima guerra mondiale e delle persecuzioni in Kosovo) è sempre in castigo (non la difendo, per l'amor del cielo), ma possibile non prevedere conseguenze politiche e militari da parte di Albania e di Turchia? Anche per questo motivo l'Europa unita è utopia.

Il Libano, a seguito dell'esplosione di Beirut, che fa pensare più a un attentato che a un incidente, sembra che sia prossimo al collasso, ma in realtà segni di cedimento non ci sono ancora, che siano a favore della Turchia o di altri...

L'osservazione di Scopinich: <<Quello che mi è difficile capire è come avendo le varie nazioni degli ambasciatori presenti sui

vari territori, che sono lì con gli occhi aperti ad osservare tutto, e che successivamente informano i rispettivi governi al fine di concertare eventualmente le azioni diplomatiche più opportune per agire di conseguenza; sembra (osservando l'immobilismo imperante), non sortire effetto alcuno in termini di azioni diplomatiche>>. La risposta a questa osservazione è abbastanza semplice, o meglio la rendiamo tale; gli ambasciatori sono meri esecutori della volontà dei governi che rappresentano, possono compiere iniziative per organizzare incontri, colloquiare con i ministri degli esteri per poi riferire al governo di appartenenza, per cui più di quel tanto non possono fare, anche se in realtà molti di loro conoscono le situazioni in prima persona, e meglio, rispetto ai loro governanti...

Per concludere ricordiamo questo. Pochi ne hanno parlato, ma trovo molto importante l'accordo che c'è stato, firmato a Washington, tra Israele, Emirati Arabi Uniti e Bahrein. Questo accordo non è solo utile per difendersi dall'Iran, ma anche dalla Turchia. Vedremo i prossimi sviluppi perché a mio parere ci saranno sorprese.

Stefano Briata

FINE

-

