

25 DL NEWS 2020 VOL XIV

DL NEWS **25 novembre 2020**

Newsletter di terra e di mare

In allegato la newsletter, ma si può visitare il sito con una varietà di voci e in archivio tutte le DL NEWS.

<<http://www.deciolucano.it/download.html>>

<http://www.deciolucano.it/download.html>

Attualità

Un mare di plastica? No, un mare di container

Un mare di plastica? No, un mare di container alla deriva dalle megabox con tempo cattivo. L'Imo con l'Intact Stability Code, ha sentenziato: le ULCS diventano fragili fuscilli se non si governano con professionalità, conoscendo l'altezza metacentrica, il peso dei box, lasciando in mare pericolosi relitti per la navigazione. I casi, tanti, le raccomandazioni, la blind zone, i marinai ... (DL)

Master's English, un libro trasversale.

Master's English. Terminology, rules and procedures for use in the Merchant Navy and Blue Economy è il titolo del libro appena uscito, edito da Erga, con cui l'autore, il Comandante Lorenzo Avola, Primo Ufficiale di Coperta sulle navi di Costa Crociere, ha voluto trattare in inglese la lingua dello Shipping

in tutti gli aspetti sia della navigazione, ma anche della sua industria.

Si sa, l'inglese è la lingua ufficiale dell'industria marittima, ma come ampiamente evidenziato in diverse ricerche è spesso particolarmente ostica, anche per le nuove generazioni.

Pertanto, i vari argomenti suddivisi in 22 capitoli, forniscono al lettore in modo analitico un quadro esplicativo delle varie terminologie inglesi con cui quotidianamente chi va per mare, ma non solo, è costretto a confrontarsi. Si parte da aspetti prettamente tecnici di navigazione, per finire con breve cenno alla meteorologia ad argomenti commerciali e legali. Il testo è correlato da belle foto di Michela Canalis e schemi esplicativi molto chiari.

A chi è rivolto? Certamente, agli studenti dell'Istituto Tecnico Superiore (ITS), cioè Istituti Nautici, a chi si prepara a esami professionali (attraverso un QR code e una app apposita si possono scaricare i c.d. Marlin Test), ma anche a tutti gli operatori del settore; mi vengono in mente Periti e Assicuratori marittimi, fra gli altri. Ricordo, per esperienza personale, che quando iniziai a lavorare presso una Compagnia di Assicurazioni chiesi in prestito un vecchio libro degli anni '70 inglese per comprendere meglio certe terminologie usate nei Marine Survey report, che mi diede per l'appunto un Comandante di lungo corso, perché non trovavo in commercio in Italia nulla di equivalente. Ebbene, ora questa lacuna è colmata.

Certo, è un ottimo riassunto, anche se chi vuole approfondire certe parti nello specifico, è bene che lo faccia con letture ad hoc.

(Master's English. Terminology, rules and procedures for use in the Merchant Navy and Blue Economy, Autore Com.te Lorenzo Avola, Erga edizioni www.erga.it, pag. 241 prezzo € 16,90)

Lorenzo Carovino

SAT Shipping Assistance & Transit

Cari Amici, Clienti e Collaboratori,
nel corso degli oltre quarant'anni di vita di Sat ci siamo sempre evoluti molto, adattandoci ai cambiamenti di ogni epoca. Per il porto di Genova, insieme al Gruppo Finsea, di cui facciamo parte, rappresentiamo tradizione, memoria storica, un compagno di battaglie e avventure; ne rimaniamo ancora un importante operatore, mettendo ogni giorno al servizio di tutta la comunità dello shipping la nostra professionalità, la nostra esperienza e la nostra dedizione.

MONTE BIANCO: a Bureau Veritas le verifiche di sicurezza del traforo

Bureau Veritas Nexta – Società del Gruppo Bureau Veritas Italia – si aggiudica uno dei più prestigiosi incarichi di ispezione di una grande infrastruttura stradale. In collaborazione con Proger e con SINA, il raggruppamento di imprese ha infatti vinto la gara per l'ispezione e quindi tutte le verifiche di sicurezza del Traforo del Monte Bianco.

...Nessuno di Alberto Cavanna

Oltre 300 pagine per l'ultimo libro di Alberto Cavanna, ...Nessuno, Mursia editore, abile narratore (da bosco e da riviera 2009, Bacicio do Tin) esperto di cantieri e navi, pittore per vocazione, storico, ma non vuole definirsi tale, è stato

presentato nella DLNews precedente. Ne riprendiamo il filo (e lo rifaremo altre volte), questa volta non ci scappa questo narratore di mare, di avventure con tanta introspezione nel personaggio chiave che in prima persona narra dettagliatamente la sua vita. La storia dell'ammiraglio John Digby dalla sua nascita , il 18 giugno 1804 in Inghilterra , una carriera al servizio di Sua Maestà per tutti i mari, tutte le battaglie navali fino in Cina : Napoleone , Darwin, Shelley, tra le sue conoscenze , lettere e cannoni con la Royal Navy a inseguire unità sospette fino ai Caraibi. Non è un romanzo alla Patrick O'Brian con il suo comandante Aubrey , forse più dinamico e motivato, è una narrazione anche psicologica, una prosa narrativa che rispecchia le vicende umane. (DL)

Fincantieri: otto navi robotizzate

Trieste, 23 novembre 2020 – VARD, controllata di Fincantieri, ha firmato un contratto per la progettazione e la costruzione di otto navi robotizzate per Ocean Infinity, destinate alla fornitura di servizi marittimi negli Stati Uniti e nel Regno Unito. Le unità avranno una lunghezza di 78 metri, una piattaforma multiuso all'avanguardia, che consente il controllo in remoto da terra, con conseguente riduzione del personale necessario. Costruite in Cina.

Libri ricevuti: I quattro maestri, Vito Mancuso, Garzanti, sono Socrate, Buddha , Confucio, Gesù.

Contro i venti e le correnti, 2007,, Longanesi, di Dee Caffari ,
Una straordinaria impresa nautica in solitario: la prima
donna a compiere il giro del mondo controvento.

Riviste ricevute: Vita e Mare, settembre -ottobre ,
periodico culturale e professionale edito dal Collegio dei
Capitani lc e dm, unica voce dei naviganti.

Rivista Marittima, sett/embre , mensile della Marina
Militare dal 1868, rivista di geo politica, storia navale, armi,
flotte militari del mondo, cultura internazionale, con allegati
importanti contributi di vicende belliche e di pensiero,
indispensabile strumento per chi vuole restare aggiornato.

Morire di pale eoliche ? Che ne pensano gli alberi?

Che cosa pensano gli ambientalisti, i verdi, le associazioni
similari delle strategie commerciali di grandi gruppi (Lauro,
Enel, ecc) di incrementare la diffusione delle pale eoliche in
Italia ? Si sa quanto è modesto l'apporto delle energie
rinnovabili (fotovoltaico ed eolico) nel nostro paese,
importiamo dall'estero (centrali nucleari, fonti da minerali
fossili ecc) le risorse per il nostro approvvigionamento. (non
diamo numeri) -

Sia le pale che il fotovoltaico hanno una vita relativamente
breve, necessitano di revisione e manutenzione . Che ne
pensano gli alberi ? Non é una domanda da quiz né da presa in
giro . Scienziati veri , non virologi da TV, hanno scoperto che
gli alberi e la grande vegetazione , persino le piante (vedi
quelle carnivore non vegane ...) hanno un quoziente
intellettivo , come afferma il professor Stefano Mancuso,

botanico, e lo ha rivelato con prove nella trasmissione MAESTRI , Rai3 , 18 novembre.

Cambia il Registro Internazionale

E' stato chiesto dall'Unione Europea l'adeguamento della normativa del Registro Internazionale in vigore dal 1998 con riguardo anche ai marittimi imbarcati su navi di bandiera degli stati UE.

Duferco, 40 anni

Bruno Bolfo quarant'anni fa fondò la *trading house* Duferco in Lussemburgo e sedi in Lugano e Brescia operando nel trading di prodotti siderurgici in tutto il mondo col partner americano Nucor da cui ha amichevolmente divorziato. In Italia tiene la fascia tricolore, come hanno scritto alcuni magazine online, il professor Antonio Gozzi , presidente Federacciai e presidente Duferco Italia Holding.

Giampiero Soncini , una carriera nel software

L'ingegner Giampiero Soncini da ufficiale della Marina Militare a" genio tecnico "commerciale della gestione navale in tutto il mondo, tanto da approdare a Rapallo ove è nata la società IB Informatica ora ceduta ai norvegesi del gruppo Arribatec – come scrive Ship2Shore – e Soncini è diventato CEO della società che opera nella gestione programmi digitali delle flotte mercantili soprattutto navi passeggeri. Auguri Giampiero da DL News.

Un evento della rivista LIMES

Report di Massimo Granieri

“L’Italia è il mare, ma non sa cosa farsene, proposte per ritrovare le onde perdute.

Genova. “L’Italia è il mare. Ma non sa cosa farsene.

Modeste proposte per ritrovare le onde perdute”. E’ questo il titolo e sottotitolo provocatori di una due giorni di dibattiti che si è tenuta in modalità stream nei giorni 14 e 15 novembre

Doveva essere svolta a Trieste ma l’emergenza Covid-19 ha obbligato gli organizzatori ad un simposio virtuale coordinato dalla prestigiosa sede della Confitarma di Roma.

Patrocinatore la rivista italiana di geopolitica “Limes” che è riuscita con successo a concentrare temi strategici, economico / commerciali, portuali/infrastrutturali ed energetico/ambientali del Mare Nostrum leggendoli in prospettiva geopolitica.

“Se non siamo mare, non siamo Italia. Però non ragioniamo da paese marittimo. Come provare a rimediare.”

Limes accende un faro su un paradosso che da anni è cavallo di battaglia del nostro “salotto buono” di DLNews e ancor prima Vita e Mar e TTM: siamo affacciati sul mare, ma non possiamo dirci marittimi.

Dopo essere stato la culla di alcune grandi potenze dei mari e nonostante una strategica posizione al centro del Mar

Mediterraneo, ormai da tempo, da troppo tempo il nostro paese è semplicemente incapace di riconoscere e sfruttare questo formidabile moltiplicatore di forza, influenza e ricchezza per rilanciare se stesso.

Ragioni storiche, strategiche e demografiche spingono la parte buona del nostro paese, quella produttiva, particolarmente quella settentrionale a volgere lo sguardo verso la terraferma, oltre le Alpi in direzione della Mitteleuropa, in cerca d'improbabili soluzioni ai tanti mali che ci attanagliano. L'italiano medio considera il mare un limite territoriale improduttivo, spesso foriero solamente di problemi e sciagure, immigrazione clandestina portatrice di terrorismo, di epidemie e di conflitti territoriali per il controllo strategico e lo sfruttamento del Mediterraneo che rappresenta l'1% del globo acqueo. Una ignoranza culturale e un malgoverno che ci sta facendo precipitare nell'irrilevanza o, peggio ancora, di trasformarci nella preda altrui.

Oggi il Mar Mediterraneo mantiene una sua centralità nei traffici transoceanici, ma è un bacino in piena ebollizione. Complici tre cambi di paradigma che dicono tantissimo della rilevanza acquisita dall'elemento marittimo nei calcoli strategici delle potenze.

Primo, la territorializzazione dei bacini, segno che per molti – a cominciare dai nostri voraci vicini – il mare non è più un bene da condividere mutualmente come è sempre stato ma un'area di cui appropriarsene spessissimo arbitrariamente visto che i legittimi e storici custodi di tanto bene, Italia in primis, sono incapaci di controllare o addirittura disconoscono. Secondo, l'avanzata delle tecnologie duali, che riscrivono la relazione fra dimensioni militare e civile della gestione delle

onde, a cominciare dai porti, ed espongono le nostre difficoltà a leggere gli eventi nello spazio che ci circonda.

Terzo, la corsa al riarmo navale delle nazioni rivierasche delle sponde Sud ed Est, fino a rimettere in discussione i confini che consideravamo più sicuri: mentre davamo la caccia ai pirati spingendoci nel Golfo di Guinea, abbiamo permesso a turchi e russi di sbarcare nella nostra ex Quarta sponda, al di là del Canale di Sicilia e ora anche a unità militari navali cinesi .

Situazione ulteriormente complicata dalla trasformazione del (fu) mare nostrum da bacino incuneato fra le terre di Europa, Africa e Asia a via acquatica di collegamento fra le masse oceaniche. Giustamente ridenominato durante questi lavori “Medio Oceano”.

Dunque mera sezione locale di un sistema d'estensione planetaria dispiegato dall'Atlantico all'Indo-Pacifico, dove si deciderà la partita per l'egemonia globale fra Stati Uniti e Cina e in cui presto potremmo essere chiamati a recitare una parte anche noi, navigando molto, molto lontano dai mari di casa, fin dentro il cuore incandescente dell'area asiatica.

Molti e di alto livello i temi trattati, altrettanto qualificati e autorevoli i relatori.

Dal dialogo di apertura dei lavori tra Lucio Caracciolo direttore della rivista e l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone sulla strategia italiana nel Mediterraneo è emersa la figura di una forza armata di mare spesso solo rappresentativa legata ad un potere politico quasi sempre incapace di azioni strategiche determinate. Siamo ben lontani dal modo di fare dei nostri amici/nemici francesi o inglesi che seppur alleati Nato mantengono una netta capacità decisionale e strategica nazionale.

Il Belpaese dipende vitalmente dalla sua dimensione marittima eppure da troppo tempo è congelato come in una sorta di enorme pausa in attesa di una regia unica, persi in una continua diatriba tra forze politiche che per ragioni di partito o di interessi confondono la dimostrazione di sovranità nazionale con la tanto temuta guerra citata nell'articolo 11 della nostra Costituzione.

Da più parti durante questo Festival del mare si è ribadito che “Per affrontare le sfide geopolitiche, logistiche e commerciali serve un centro di comando cui imputare poteri e responsabilità.”

Inevitabili i richiami alla “dispersa eredità del ministero della Marina mercantile e all'esempio francese. Quando il 6 Luglio scorso il presidente Macron ha istituito il Ministère de la Mer nominando Annick Girardin Ministra del Mare.”

Trieste e la memoria del suo Mediterraneo ha dato avvio alla manifestazione con una riflessione sul patrimonio geopolitico, artistico e culturale di Trieste. Molteplici i richiami al passato ma soprattutto stimolante l'analisi sul futuro dello scalo soprattutto quando i relatori hanno sottolineato quanto sia fondamentale per il nostro sistema portuale abbandonare la politica del “attendere” e seguire iniziative che arrivano dall'esterno ma sviluppare un sistema logistico nostro, efficiente che quindi attiri l'interesse straniero e non una terra di nessuno su cui chiunque può costruire il suo progetto che non sempre è sinonimo di ricchezza per quell'area. Trieste ne è un esempio concreto: abbandonata dai cinesi l'idea di usarla nell'ambito del progetto La nuova via della seta, ha saputo attirare a sé l'interesse dell'utenza tedesca diventando con alcune banchine e un sistema intermodale la propaggine dello stesso porto di Amburgo che nell'era del gigantismo navale si trova a fare i conti con i suoi bassi fondali.

Una interessante conversazione sul passato e presente della città giuliana e sul suo ruolo geopolitico che avrebbe meritato come per i tanti altri argomenti che si sono succeduti di maggior tempo a disposizione.

E' stata la volta di Prima di tutto la sicurezza, un interessante dialogo tra Lucio Caracciolo con l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone attuale Capo della Marina Militare sulla strategia italiana nel Mediterraneo. Qual è la nostra strategia navale, qui e oltre? Quali compiti ha in questo quadro la Marina, e di quali risorse dispone? Se i partner americani ci chiederanno una partecipazione italiana alla creazione di una flotta interforze che dovrà contrastare l'espansionismo cinese nel mare meridionale asiatico saremo costretti ad inviare una fregata giacchè la portaerei Cavour non dispone ancora di adeguata forza aerea contendendosi con l'aviazione i nuovissimi F35B a volo verticale che li vuole per sé.

Come ci muoviamo nel mare non più nostrum né davvero liberum, nel quale agiscono le principali altre potenze, non solo Usa Russia ma ora anche Cina , Turchia ?. Che facciamo per contrastare la decisione unilaterale algerina di creare un'area esclusiva economica e di controllo strategico che si espande nel centro del bacino mediterraneo sino a lambire le nostre acque territoriali? Un' Algeria ora dotata di 6 sommergibili sovietici classe Kilo con una potenza nominale di fuoco sottomarina ben superiore alla nostra .

Cosa offre la Marina Italiana oggi all'Alleanza Nato? Come poter contare di più all'interno della stessa partecipando alle "grandi decisioni strategie" e non solamente alle secondarie?

Quanto contiamo per gli americani? Emblematico il fatto che dopo gli ultimi risultati elettorali americani , Biden abbia fatto un primo giro di telefonate ai massimi rappresentanti dei vari paesi alleati Europei incluso l'Irlanda ma relegando il premier italiano ad un colloquio di seconda tornata.

Tanti e tanti ancora gli spunti di riflessione che ci hanno offerto queste due giornate da L'importanza di essere Stretti nel Mediterraneo allargato: Bab el-Mandeb, Suez, Canale di Sicilia, Gibilterra in cui si e' parlato dei colli di bottiglia per la Penisola e del Mediterraneo ridefinito Medio-Oceano ovvero la stretta via d'acqua di congiunzione tra l'occidente e l'oriente per poi discutere su Il Mediterraneo conteso, i punti nevralgici del bacino e chi li controlla con autorevoli esperti quali James G. Foggo III, ammiraglio, già comandante delle Forze navali degli Stati Uniti in Europa e Africa/Sesta Flotta e Allied Joint Force Command-Naples; Pierpaolo Ribuffo, ammiraglio di divisione della Marina Militare, capo di Stato maggiore del Comando in capo della Squadra navale; Christophe Pipolo, contrammiraglio, direttore associato La Vigie e Cem Gürdeniz, contrammiraglio, direttore Forum marittimo Università Koç di Istanbul.

Più vicini alla nostra (di DLNews n.d.r) vocazione mercantile i temi trattati in chiusura della convention: Il Mediterraneo nell'Oceano Mondo,uno sguardo analitico alla dimensione oceanica come scenario geopolitico della competizione internazionale; Il Mediterraneo delle risorse, il ruolo dell'Italia come hub energetico europeo e nello scenario delle rotte di collegamento alla Rete; I porti italiani: come non farsi la guerra, un confronto fra le principali realtà portuali tricolore.

A conclusione delle Giornate del Mare di Limes, si è tenuta una tavola rotonda a cui hanno partecipato anche esponenti dell'armamento italiano sulle prospettive della strategia marittima per l'Italia con chiusura del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli.

Per la cronaca la registrazione di questi lavori è disponibile sul canale Youtube della rivista Limes e ne raccomando la visione per non sentirci soli in questa battaglia per l'educazione marittima in questa Italia che si aggrappa alle Alpi per paura del mare.

Massimo Granieri

La nota di CONFITARMA

Luca Sisto , direttore generale, punge il governo: “Industria marittima poco considerata e subalterna alle altre modalità di trasporto”

Roma – “In questo delicato momento di crisi che tutti stiamo vivendo ci attendiamo che l'industria marittima venga sostenuta anche da specifiche misure di governo e Parlamento. Purtroppo, fino ad ora tali misure hanno in gran parte riguardato le altre modalità di trasporto. L'ennesima prova della subalternità delle infrastrutture marittime rispetto a quelle ubicate sul territorio!”.

E' l'evidenza che Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, ha messo a nudo ieri intervenendo al panel “Il Mediterraneo nell'oceano mondo”, nell'ambito dell'evento “L'Italia è il mare”, primo appuntamento de Le giornate del Mare, organizzate da LIMES.

“Le sfide che attendono il risveglio della nostra cultura marittima sono numerose – ha aggiunto Sisto- dalla strategia di contrasto alla pirateria marittima all’emergenza migratoria, e, soprattutto, al gap logistico italiano rispetto alla feroce concorrenza dei porti della sponda Sud del Mediterraneo e del North Range. Senza contare la definizione delle strategie legate alle grandi rotte pendulum che collegano l’Europa alla Cina e agli Stati Uniti, nonché allo sviluppo delle ZES”.

Sono tutte sfide, secondo Sisto, a cui l’industria marittima potrà partecipare “solo se messa in grado di operare su un piano di regole comuni e di competitività”. “Il percorso compiuto dal 1998 con l’istituzione del Registro Internazionale resta il pilastro su cui poggia l’intero sistema marittimo nazionale – ha concluso Sisto -. Sarebbe folle rinunciare alle conquiste condivise tra amministrazione e industria, rompere il patto che ci ha consentito di crescere e raggiungere primati mondiali in alcuni settori. Non avrebbe senso parlare di blue economy, di sviluppo tecnologico, di ambiente e sostenibilità se non potessimo più inalberare il tricolore a poppa delle nostre meravigliose navi”.

E’ interessante l’appello di Guseppe Bono ,AD di Fincantieri, che in sintesi riassumiamo: francesi e inglesi nel Mediterraneo usano le loro navi militari e l’aeronautica per difendere interessi strategici, compresi gli approvvigionamenti, e si fanno rispettare.Noi siamo tropppo buoni, ci ritiriamo subito come il caso di Cipro e Turchia vs Eni. Cerchiamo alleanze come l’Egitto e l’Algeria, Fincantieri sta creando la flotta di Abu Dhabhi, dobbiamo vendere ma anche farci rispettare , a che servono missili e cannoni se continuiamo a farci da parte ...

=====

STORIA E COSTUME

IL NAVIGATORE , CHI E' COSTUI ?

(Un semplice sguardo a volo di uccello sul significato del termine navigatore (usato e abusato oggi in internet)

di Silvestro Sannino

Navigatore è un termine dal significato vario e diversificato. Il significato più immediato riconduce all'etimo tradizionale di colui che naviga, di chi segue vie e percorsi propri della navigazione. Ma il processo e l'azione del navigare richiedono a chi opera particolari requisiti, specifici attributi, per realizzare le finalità, per giungere alla meta in determinate condizioni. Il significato poi si amplia e si specifica non appena il termine viene associato ad alcuni aggettivi: navigatore ardito; un celebre navigatore; un grande navigatore; navigatore costiero; navigatore oceanico; navigatore aereo; navigatore spaziale e così via.

Ma la semantica del termine negli ultimi tempi si è estesa a campi nuovi, sia reali e sia simbolici, mediante traslazioni metaforiche e associazioni di idee e di concetti. Sono emersi quindi termini come navigatore nel gran mare dell'informazione o in internet, che costituisce una estensione di notevole interesse e di enormi potenzialità; ed aperture in alcune categorie tipiche della sociologia che tratta dello studio delle professioni, in una fase di assetto ancora incerto, ma talvolta con invasioni della politica, la quale, nella sua nota insipienza culturale, spesso opera delle arbitrarie torsioni dei temi e finisce per scambiare cause con effetti. Un tipico caso di distorsione aberrante, che diventa quasi un ossimoro, è dato

dalla recente figura, tutta italiana, del soggetto che non ha un lavoro e non ha competenze professionali ma ha il compito di trovare un lavoro ad altri ed al quale viene dato il nome-attributo di navigator!

I navigatori della storia

Qui di seguito cerchiamo di individuare, attraverso il ritratto di alcuni navigatori della storia, gli attributi del navigatore ideale in modo da avere un paradigma di riferimento, un benchmark, per valutare i singoli soggetti. Sul piano delle capacità e delle competenze personali, di tipo tecnico-nautiche e professionali, la storia e la riflessione individuano una sintesi del navigatore esperto (pilota- capitano) mediante i seguenti attributi: abile, risoluto, sapiente, saggio e forte. E' difficile ritrovare, anche nei navigatori più noti, tutti gli attributi enumerati ad un livello alto; a volte alcuni tratti sono spiccati ma altri mancano o sono tenui. Quindi diventa decisivo per una valutazione di merito sia la presenza armonica dei vari elementi e sia la particolare impresa nautica interessata.

TRA MITO E REALTÀ

I navigatori famosi del mondo antico sono in genere personaggi mitologici. Il pilota Tifi riesce a far passare la nave Argo oltre le Rupi Erranti (Bosforo) ma poi muore. Ulisse vagabonda per mari noti e ignoti ed alla fine riesce a giungere alla sua Itaca ma perde tutti i compagni lungo il cammino. Palinuro è abile nel seguire gli astri e nel percepire la direzione del vento, però non resiste al sonno e cade in mare dove annega. Tuttavia non mancano esperti navigatori reali. Pitea naviga fino a Tule (Islanda ?) ed è in grado di controllare la latitudine con la misura dell'altezza di astri. Ippalo scopre la rotta per andare in India sfruttando i monsoni. Annibale Rodio, come riferisce lo storico Polibio, mostra grande abilità nella manovra di entrata nel porto di Drepano (Trapani). Le

competenze nautiche del pilota antico vengono descritte sia dal poeta Lucano (Farsaglia, 8) sia da Arya Sura nello jataka del Pilota di Suparaga e sia da Ahamad Ibn Majid nel Poema di Sofala.

Arriviamo al basso medioevo. Dante vede un pilota capace di “giungere al desiderato porto per salutevole via”; non solo in grado di navigare nuovi mari ma “ di tornare sia poscia esperto”. Qui il pilota ha una buona istruzione ed è in grado di usare la geometria per seguire le rotte sulla carta nautica e controllare la posizione con i punti notevoli della costa. Sa navigare in alto mare (per peleggio) e giunge fino alle Fiandre con buona conoscenza anche dell’elemento meteomarinario.

NAVIGATORI DELLE SCOPERTE GEOGRAFICHE

Nel XV secolo, per opera del principe portoghese Dom Enrique, iniziano le navigazioni lungo la costa sud dell’Africa. I primi navigatori famosi (Diogo Silva, Gil Eanes, Nuno Tristao...) si rendono conto del regime dei venti oceanici ed imparano ad aggirare gli alisei senza far ricorso ai faticosi bordeggi. Re Joao II imprime grande impulso all’azione di scoperta della via per le Indie e si arriva alla foce del Congo con Diogo Cao (1483/86) e poi al Cabo de Boa Esperanza con Bartolomeu Dias (1487/88). Questi due navigatori hanno lunga esperienza di mare; sono abili nell’arte marinaresca e sono in grado di misurare la latitudine sia osservando la stella Polare sia il sole.

Le navigazioni durano alcuni mesi ed essi devono affrontare un vivace mugugno della ciurma che è stanca o viene colpita dal micidiale scorbuto. I marinai chiedono di ritornare a casa! In questi casi il capitano deve mostrare sicure doti di leadership, cioè deve essere sapiente e saggio oltre ad esse-re deciso e forte in relazione alle circostanze. Con Dias naviga l’abile pilota Pero d’Alenquer, padro-ne della tecnica nautica

più avanzata del tempo, come viene indicata nelle prime bozze manoscritte delle Guide Nautiche (Guide Nautiche). Pero d'Alenquer sarà anche il pilota di Vasco da Gama nel viaggio in India (1497/99).

Al ritorno a Lisboa Dias recupera Duarte Pacheco Pereira, rimasto naufrago all'isola di Prencipe. E' questi un navigatore con seria istruzione. Partecipò ai lavori per il Trattato di Tordesilhas ed ebbe da re Joao II il compito di studiare e verificare il regime dei venti nell'emisfero sud onde preparare il viaggio di Vasco da Gama. Egli verificò inoltre le latitudini di molti luoghi della costa africana i cui valori, molto precisi, riportò poi nella sua opera "Esmeraldo de Situ Orbis" del 1505, in cui adotta il modulo di 18 leghe al grado, con una precisione al 4%. Nel 1503 fu capitano di una flotta diretta in India ove si distinse nella difesa di Cochim. I

I poeta Luis de Camoes lo chiama l'Achille Lusitano e quindi gli riconosce così una statura eroica, un rango epico di primo ordine.

Ai navigatori della Carreira da India (Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, Joao da Nova, Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque, Tristan da Cunha etc.) si richiedevano doti di comando prima ancora che di arte nautica, di pertinenza del pilota. Tuttavia Martim Afonso de Sousa e Dom Joao de Castro, entrambi capitani mor e poi viceré dell'India furono navigatori teorici e pratici di grande spessore ed avevano legami stretti con il grande matematico Pero Nounes. Essi avevano attributi di esperti navigatori associati a doti di comando, di forte leadership.

Sul versante di Castiglia Cristoforo Colombo si propone per raggiungere le Indie con una rotta per ponente e diventa il protagonista della più grande scoperta geografica di ogni tempo. Fu geniale nell'idea e tenace nel perseguirla anche quando tutto sembrava volgere a suo sfavore. Si cimentò in

misure sia di latitudine sia di longitudine, con errori notevoli, che hanno suscitato discussioni ed aspre polemiche. Su questo si può vedere il mio libro “L’arte nautica di Cristoforo Colombo”. È uno dei navigatori più celebri di ogni tempo e rimane un genio nel suo campo. A Colombo seguono altri navigatori di buon livello tra cui i fratelli Pinzon, Hojeda, Vasco de Balboa, Vespucci, Giovanni e Sebastiano Caboto. Sul piano nautico va segnalato Juan Sebastian de Elcano che riuscì a portare la nave Victoria, dalle Molucche a Castiglia, in una impresa di navigazione che si può ritenere la più ardita e la più difficile di ogni tempo, per le condizioni speciali in cui si svolse il viaggio, condizionata dalla scelta di una rotta per evitare navi portoghesi, dalla presenza di una declinazione nel mare Indico, non nota e di oltre 25° ovest, e dal dover navigare dalle isole di Capo Verde a Castiglia aggirando gli alisei di nordest, rotta ben nota ai portoghesi ma non agli spagnoli. Elcano mostra di possedere elevate doti nautiche e marinarie e sa controllare la situazione di bordo in condizioni precarie estreme. Il Magellano navigatore è stato esaltato oltre i reali meriti. Gli aspetti geografici, cosmografici e nautici della sua impresa si devono essenzialmente a Rui Faleiro. La sua navigazione si svolse in condizioni meteo marine non difficili e non sortì effetti pratici di rilievo tranne che sul piano simbolico. Il primo giro attorno alla Terra non gli appartiene e l’esercizio della sua leadership fu disastrosa sotto molti aspetti. Commise errori nautici notevoli per l’epoca.

NAVIGATORI MODERNI

Tra i navigatori celebri vanno ricordati gli olandesi Jan Van Linschoten che alla fine del XVI secolo riuscì a carpire ai portoghesi informazioni nautiche preziose ed aprì al suo paese la rotta per l’India un secolo dopo Vasco da Gama; nel 1614 il

capitano Hendrick Brower, con felice intuito nautico, percorse in senso inverso il cammino seguito da Elcano, quindi con venti a favore, aprendo così una nuova rotta per Giava, assai più breve e rapida di quella tradizionale, via India e Malacca. L'inglese Francis Drake (1577/1580) portò a termine un giro completo attorno alla Terra grazie all'impiego di carte nautiche iberiche e dell'aiuto di un pilota portoghese.

L'impresa fu ripetuta da lord T. Cavendish qualche anno dopo. Circa un secolo dopo William Dampier compie ancora un giro della Terra seguito poi da George Anson.

Notevoli furono i viaggi nel Pacifico degli spagnoli Urdaneta, Villalobos (1542/43), Arellano (1564/65), Alvaro de Mendana (1568), Mendana e Fernandez de Queiros (1605), Torres (1606) tutti con l'intento di trovare rotte praticabili tra le Filippine e le coste dell'America iberica.

Già la Carreira da India aveva stabilito rotte regolari per l'India; con l'introduzione delle varie compagnie per le Indie i viaggi commerciali regolari diventano sempre più frequenti ed ai capitani si richiedono competenze nautiche più precise e ben strutturate al fine di garantire sicurezza e celerità nelle traversate. Tuttavia si rende necessario migliorare la precisione della cartografia ed indicare la posizione dei luoghi e delle terre con un grado di accuratezza tale da evitare problemi di tipo politico. Con l'introduzione del sestante (1732/60), del cronometro (1764) e del Nautical Almanac (1765) diventa possibile determinare la posizione a mare con errori di appena alcune miglia. Si rendono necessari nuovi viaggi per posizionare meglio isole e terreferme, da cui i grandi viaggi di Bougainville (1764/69), di Andia y Varela (1772/74) e di James Cook (1768/1779). In particolare Cook ha una preparazione di geometria e di astronomia da idrografo e questo gli consente misure precise anche della longitudine, sia con i satelliti di Giove sia con il cronometro. Nei suoi tre viaggi

mette a punto una cartografia del Pacifico, nord e sud, calibrando la tecnica nautica del tempo. Gestisce un equipaggio composito con sicurezza e tiene i rapporti personali improntati a sapiente leadership. Appare freddo e determinato nell'affrontare le situazioni di emergenza di ogni genere, che non mancano. Riesce a cogliere gli aspetti culturali dei popoli oceanici, di ordine antropologico e nautico, svelando le pratiche navigatorie impiegate tra le miriadi di isole del Pacifico da millenni. Muore nel 1779 in uno scontro nelle isole Hawaii ma lascia una ricca eredità nel campo nautico e geografico.

IL NAVIGATORE SCIENTIFICO E TECNOLOGICO

La determinazione della posizione con metodi astronomici richiede conoscenze di matematica e di astronomia che non sono nel bagaglio culturale della gran parte dei navigatori. Molti naviganti continuano a navigare “a stima”, “by guess and by God”. Il progresso scientifico e tecnico procede anche se a piccoli passi. Alcuni navigatori forniscono contributi preziosi proponendo riflessioni basate su proprie esperienze. Ed è un navigatore, il cap. Thomas Sumner a scoprire a mare che la misura dell'altezza di un astro determinava un luogo di posizione che è un circolo della sfera, chiamato cerchio di altezza, che sulla carta, in un piccolo intorno del punto stimato, coincide con un tratto di retta che fu detta “retta d'altezza”. Siamo ormai nella seconda metà del XIX secolo. Le costruzioni navali a vela raggiungono la massima perfezione con i clipper, dalla linea armonica ed elegante, mentre la macchina a vapore insidia la loro esistenza. Sono i clipper nelle lunghe rotte tra Europa, Australia e Cina che richiedono ai capitani competenze di alto profilo per rendere le traversate più rapide. La Great Tea Race del 1866 resta famosa. Con i tea clippers: Taeping (capt. Mc Kinnon), Ariel

(cap. Keay) e Serica che, partiti assieme da Foochow carichi di
tè del nuovo raccolto, si presentarono ai docks di Londra con
la stessa marea, dopo 99 giorni di navigazione ed oltre 16.000
miglia percorse. Ed ancora di grande rilievo sono i confronti
tra i clipper Thermopylae (capt. Robert Kemball) e Cutty
Sark (cap. George Moodie) che riuscivano a fare spunti di
velocità fino a 21 nodi! I capitani dei clipper esprimevano una
sintesi perfetta tra le competenze nautiche e marinaresche
integrate dalla conoscenza accurata delle condizioni
meteomarine lungo le rotte.

La vela nei traffici commerciali cede il passo al vapore ed al
Canale di Suez. Ai primi del 1900 scendono in mare i grandi
liners come Lusitania e Mauretania che con i loro
turbopropulsori a vapore filano a 26 nodi (Blue Riband); ad
essi seguono l'Olimpic ed il Titanic con dislocamenti di circa
50.000 tonnellate. Ma è la tragedia del Titanic a porre nuovi,
pressanti esigenze. La sicurezza a mare ha un costo e non può
essere trascurata; ma anche le ragioni commerciali reclamano
le loro esigenze. Il capitano è chiamato a interpretare, a
mediare tra esigenze opposte. La sua arte nautica deve essere
di alto profilo in ogni condizione di tempo per tutte le ragioni
“pratiche”. Ma l'insidia è in agguato e proprio i capitani più
esperti devono soffrire crudeli esperienze. I nomi dei Com.ti
Edward J. Smith e Piero Calamai sono lì a indicare un destino
amaro, severo che incombe oltre l'impegno, oltre la perizia
nautica, oltre le doti umane e professionali.

E poi ci sono ancora altri navigatori, audaci ed esperti, che con
minuscoli natanti osano sfidare i mari in traversate ardite, ai
limiti delle possibilità umane. I nomi di Joshua Slocum, di sir
Francis Chichester e, perché no, di Giovanni Ajmone Cat sono
lì a testimoniare la temerarietà di uomini abituati e spinti a
misurarsi con la natura, senza cancelli o barriere, verso
orizzonti senza limiti.

Dunque come si fa a confrontare navigatori così diversi, spinti da motivazioni varie e non sempre comprensibili, sorretti da strutture cognitive complesse e diversificate, alla presa con condizioni e problemi molto spesso fuori del comune, di ogni sorta di immaginazione? Certo è più agevole un confronto tra navigatori in contesti omogenei, nel tempo e nello spazio, per le condizioni in cui le loro imprese vengono realizzate ed osservate. Con molta pazienza e buona volontà in tali casi si possono individuare criteri di confronto su basi plausibili e condivise almeno dai più riflessivi.

LE CONSIDERAZIONI FINALI DI SILVESTRO SANNINO

Siamo con te caro Decio la nostra lotta nella vita e per la vita ci ha temprato un po' rispetto ad altri che magari non sono abituati ad alcun tipo di difficoltà. La mail che ti ho inviata era monca ed ho recuperato solo una parte dalle bozze. In sintesi e sarà l'oggetto di una prossima nota, i tre grandi errori dell'antichità che hanno condizionato lo sviluppo della scienza sono:

- 1) Aristotele confuse la velocità con l'accelerazione e solo con Galileo si superò la tara ed il progresso scientifico poté riprendere il suo corso;
- 2) Posidonio ritenne di vedere la stella Canopo all'orizzonte di Rodi mentre chi ha navigato sa per esperienza che anche le stelle più luminose come Sirio e Canopo non sono visibili ad altezze inferiori ad i.5°.

La "svista" provocò un errore in difetto sulla valutazione del meridiano terrestre di circa il 25% con tutti i problemi connessi anche con Cristoforo Colombo;

- 3) Tolomeo valutò in tre ore la distanza oraria, e quindi la longitudine, tra Arbela e Cartagine mentre Plinio indica un valore esatto di due ore, e questo

portò alla concezione della estensione in longitudine delle terre emerse a oriente enorme con i problemi che si trascinarono fin dopo il 1500.

Solo il primo errore è ben noto alla storia della Scienza; il secondo non mi pare sia stato mai segnalato e quindi ti offro una primizia; il terzo

non fu mai compreso in modo adeguato e da esso nasce tutta la questione legata alla longitudine, della quale penso che ne dovrò parlare in un paio di note.

Un forte abbraccio al combattente di sempre

Silvestro Sannino

Un gustoso racconto in parte
autobiografico di uno spassoso
narratore del mare e della gente

Il Mare come Beruf

di Renato Ferraro

Beruf è una bellissima parola della lingua tedesca, in genere tradotta in italiano con “lavoro”, “mestiere”, o meglio ancora “professione”. Ma se si tiene conto dell’etimologia, che va

individuata in rufen = chiamare, si vede che la traduzione più appropriata è “vocazione”.

Però “professione” e “vocazione” sarebbero termini sostanzialmente inconciliabili, perché nella professione l’Io è soggetto attivo: “io professo” (p. es.: una religione, il commercio ecc.), mentre nella vocazione è soggetto passivo: “io sono vocato, sono chiamato”. Ma diventano conciliabili se si susseguono nel tempo: io sono chiamato, quindi professo, cioè aderisco a una religione, o esercito un’attività lavorativa ecc.. Allora il tedesco Beruf può, per così dire, farci comodo per caratterizzare diverse fasi della nostra esistenza.

Al Beruf ha dedicato un approfondito studio il filosofo e sociologo di Erfurt Max Weber (1864-1920), che ne scrive diffusamente nella sua opera forse più famosa, L’etica protestante e lo spirito del capitalismo, la cui pubblicazione più recente in italiano credo sia quella di Rizzoli nel 2014. In essa Weber, rifacendosi a Lutero, afferma che l’esercizio di una professione, quale che essa sia, è l’assolvimento di un mandato divino, cioè, appunto, la risposta a una chiamata. Onde anche lo spirito capitalistico (ma non l’avidità del guadagno e la mera sete di lucro) è l’esecuzione di un ordine di Dio. Ciò è particolarmente sostenuto dal calvinismo. Però io direi che forse i primordi del capitalismo andrebbero individuati piuttosto nell’Italia delle Repubbliche Marinare, in particolare nella Genova delle “cumpagne” e del Banco di S. Giorgio.

Ma lasciamo queste disquisizioni pseudo-filosofiche e storiche, nelle quali non sarei neanche capace di andare avanti, e torniamo ... al mare!

Noi usiamo il termine “vocazione” soprattutto per quella sacerdotale. In tal caso chi chiama è Dio. Ma ogni vocazione ha bisogno in genere anche di condizioni preliminari: è difficile che un ragazzo desideri di andare in Seminario se non

è cresciuto in una famiglia religiosa e non abbia frequentato diligentemente il catechismo e abbia fatto il chierichetto servendo la Santa Messa. E magari abbia uno zio Vescovo, o almeno Monsignore!

Per noi marinai la chiamata viene dal mare. Ma, ripeto, occorrono quasi sempre condizioni preliminari favorevoli: tradizioni familiari, luogo di nascita e dove si è trascorsa l'infanzia, idoneità fisica ecc.. Penso a cittadine marinare come Mola di Bari, Chioggia, e tante altre, e specialmente Monte di Procida, dove un tempo un giovane che si presentava ai genitori di una ragazza che voleva chiedere in sposa doveva esibire il proprio libretto di navigazione per dimostrare gl'imbarchi fatti, i titoli professionali conseguiti ecc.. Diciamo che quasi sempre l'amore per il mare "discende per li rami", per dirla col padre Dante. Per la verità nella mia famiglia paterna avevano militato tutti nell'Esercito, compreso mio padre che aveva fatto la Prima Guerra Mondiale come Ufficiale di Artiglieria di complemento sul Monte Grappa (e amava canticchiare, stonatissimo come era, "Monte Grappa tu sei la mia patria ..."); ma il mio nonno materno, Friedrich Rupprecht von Virtsolog, era stato Korvettenkapitaen della KuK Kriegsmarine, e come tale aveva preso parte alla celebre crociera della Imperialregia Marina in Estremo Oriente, e inoltre aveva insegnato all'Accademia Navale della Duplice Monarchia, dove era stato anche ... direttore della banda musicale! L'Accademia, ubicata a Pola (che dopo la Prima Guerra Mondiale era stata annessa all'Italia) fu trasformata in Scuole del Corpo Reali Equipaggi Militari Marittimi, e i nostri vecchi sottufficiali, che le avevano frequentate, le chiamavano "Accademia dei Piedi Scalzi" o, dall'acronimo CREMM, "a scola dâ crema".

Ma – a proposito ... - come mai sono io entrato in Marina (italiana, beninteso)? Figlio, nipote, pronipote di giuristi, io

stesso laureato in giurisprudenza, sarebbe stato logico che ereditassi lo studio legale paterno. Però mio padre, ammalatosi di parkinson, da tempo non svolgeva più alcuna attività professionale. Invece le cose andarono così: dopo la laurea, un mio cugino m'invitò ad andare con lui a Palermo per gestire l'agenzia locale di una grande casa editrice di opere giuridiche. Nel coadiuvare mio cugino, mi capitò di portare dei libri a un Ufficiale della locale Capitaneria, il quale mi fece un autentico lavaggio del cervello sulla bellezza della sua professione, sui viaggi transatlantici come commissario governativo per l'emigrazione ecc.: insomma mi ... sedusse, per cui me ne tornai a casa mia a Napoli e tanto studiai, da ... stravincere il concorso per laureati per Ufficiali CP. Il bello è che qualche tempo dopo, incontrato mio cugino, gli chiesi notizie dell'ormai collega della Capitaneria di Palermo, e lui mi rispose che si era congedato! Ma con buone ragioni: ormai di mezz'età, già padre di tre figli, evidentemente per un errore di manovra la consorte resta incinta e, a tempo debito, ne scodella altri tre! E poverino, con gli stipendi di allora (ed ora?) come avrebbe potuto mantenere dignitosamente una famiglia così numerosa? Ma io gli sono profondamente grato perché grazie a lui ho fatto per tutta la vita un mestiere (Beruf) che mi è piaciuto moltissimo!

Ma la vocazione marinara può anche concretarsi in un'attività diportistica: mio padre, per la sua laurea nel 1904, ebbe regalata da una zia una splendida barca a vela, di cui allego la foto. La famiglia possedeva una villa a Pozzuoli in località Starza, e papà si vantava che la sua barca, chiamata Zizià (il soprannome della donatrice) era la più bella del golfo. Compagna di avventure marine gli era la sorellina più piccola, Immacolata detta Babà per la sua dolcezza di carattere, che anche lei, evidentemente sotto l'effetto del Beruf, era una autentica marinara. Per tutta la vita menò vanto di una sua

grande intuizione: mentre era affacciata a una finestra della loro villa puteolana della Starza, cominciò a strillare come una matta: “Ma chillu capitano è pazzo? Vo’ purtà a perdere ’o bastimento?”, e nessuno riusciva a calmarla.

Quando nel pomeriggio il padre (mio Nonno Luigi) tornò da Napoli (con la ferrovia Cumana, ovviamente), raccontò che l’Incrociatore San Giorgio della Regia Marina era andato a investire sulla secca della Cavallara, in fregio all’isolotto della Gaiola, a Posillipo. Forse il Comandante, il Capitano di Vascello Gaspare Albenga, il Beruf non lo aveva captato bene: eppure aveva fama di essere un ottimo manovratore. Però ben presto si sparsero per Napoli insistenti pettegolezzi, secondo i quali egli si era portato a bordo una splendida dama che ... assediava, e che lo aveva pregato di farle godere la vista della più bella costa del mondo il più da vicino possibile. Si sa, si dice che le donne a bordo portano guai; o almeno era così una volta, tanto tempo fa: ora, per fortuna, le cose sono cambiate, ed abbiamo anche ottime Comandanti donne (purché non si portino a bordo gentiluomini che ... assediano).

Comunque il Comandante Albenga se la cavò con una modestissima pena, forse – chissà? - in omaggio galante della Forza Armata alla sua misteriosa ma certo ammaliante dama. Per fortuna fu possibile recuperare l’unità, sia pur a costo di operazioni molto complesse.

Del resto al Comandante, *Maître après Dieu*, molte cose sono consentite. A Napoli vi sono vari modi di dire a tal proposito; ne riporto almeno due, più eloquenti: “Fatte Capitano e magna galline”, perché nei vecchi tempi sotto castello si manteneva un pollaio le cui galline ospiti venivano macellate una alla volta, alle domeniche, per la mensa del Comandante; e altro detto, ancora più importante: “A pisciata do Capitano nun abbagna ‘a cuperta”.

Il riguardo che si deve al Comandante fa sì che non si dica mai “sta dormendo”, bensì “sta riposando”; mai “si legge il giornale”, bensì “s’informa”; mai “sta in bagno” (quando non si avvale del privilegio di “non bagnare” la coperta), bensì “è impegnato”, e così via.

Peraltro va detto che forse nell’incaglio del San Giorgio ebbe peso soprattutto il fatto che – com’è noto a tutti noi Napoletani – la Gaiola ha sempre portato jella, fin dal tempo antico.

Storie se ne potrebbero raccontare tante ... Però tutt’intorno vi sono delle “chiane” magnifiche che amavo frequentare quando da ragazzo praticavo intensamente la pesca subacquea (in apnea, beninteso) col mio vecchio “Saetta B”, infischandomene della jettatura che aduggiava il sito.

A proposito di sport del mare, voglio ricordare che a Napoli vi è una grande tradizione di circoli velici e del remo, al Molosiglio, a Santa Lucia, a Mergellina: fra gli altri, la sezione della Lega Navale, appunto al Molosiglio, un tempo sede dei marinaretti della GIL (fra i quali mio fratello Mario) che il sabato (fascista) andavano ad esercitarsi in arte marinaresca ed evoluzioni militari in ordine chiuso nei giardinetti detti “della Litoranea”.

Uno di questi club, molto aristocratico, prima della Seconda Guerra Mondiale offrì una cena in onore di Guglielmo Marconi, immagino soprattutto per quanto da lui creato per la sicurezza in mare grazie all’invenzione del telegrafo senza fili. Immaginate la scena: gentiluomini in frak, dame in décolleté, camerieri in livrea con polpe. Ma a un certo punto viene a mancare l’energia elettrica! Grande scompiglio: i camerieri si affrettano con candelieri. Ma il Presidente del circolo, serafico, a Marconi: “Gugliè, tu che ne capisci, vuò da’ ‘na guardata a ‘e bbalvole?” A me l’ha raccontato Antonio Ghirelli.

Renato Ferraro

L'ANALISI

di Tobia Ccostagliola

Nella ridda di numeri ufficiali e non abbiamo scoperto che i morti non son a livella di Totò, ma bisogna essere esperti (?) per distinguerli tra una ondata e l'altra di questo virus assassino cinese. Intanto dall'inizio anno sono oltre 50.000 e noi abbiamo il primato in Europa dei numeri (per non dire morti). Intanto bisogna sapere se sono morti come , che soddisfaazione. Tobia Costagliola nella sua analisi ci mette la sua dirittura intellettuale nell'esaminare la situazione che il giornalista scientifico Luca Fraioli (Geo Rai3 del 18/XI) ha definito letale tanto è vero che ieri 24/XI i decessi sono stati 850 , e continua la giostra dei positivi , dei tamponi ... (DL)

Pandemia : una occasione per rinascere e una buona ragione per morire

La recente variopinta configurazione delle regioni italiane, con graduale tendenza al “rosso”, oltre ad essere il segno tangibile di una pandemia che condividiamo col mondo intero, rappresenta una triste metafora. Quella delle diseguaglianze delle tribù o dei gruppi familiari del “paleolitico” dove

ognuna si ritiene e si proclama “migliore” dell’altra. La metafora di un Paese in cui la sofferenza diffusa, la morte, l’aumento esponenziale delle diseguaglianze, il mal governo e la mala politica, stanno accelerando scellerate forze centrifughe che tendono pericolosamente, attraverso una disgregazione di fatto dell’unità nazionale, verso il ritorno anacronistico ad un “campanilismo” oggi meglio definito come “localismo”. Un localismo che, se non fermato in tempo, potrebbe andare ben oltre facendoci ripiombare nel più buio Medio Evo, a ritroso nella Storia. Tutto ciò, oltre alla inadeguatezza conclamata delle nostre istituzioni sanitarie che dalla triste esperienza di marzo hanno ricavato solo una insensata e presuntuosa autostima e vanagloria che ha rivelato poi una impreparazione ancora più grave di quella della prima ondata. Ma, ancora più grave della pandemia stessa, come dicevo, è questo problema del crescente “localismo” che è emerso in tutta la sua straordinaria dimensione e che andrebbe affrontato e corretto, senza ritardi, onde evitare danni irreparabili alle nostre istituzioni ed a quella democrazia che, anche se imperfetta, dovrebbe essere tutelata dalla nostra Costituzione. Una Costituzione la cui subdola manomissione da parte delle forze di sinistra in un’epoca in cui le opposizioni sembravano “stordite” o quanto meno “dormienti”, ha consentito alle Regioni di aumentare gradualmente i loro poteri e le loro competenze in nome di un malinteso decentramento che, di fatto, sta diventando un ben definito percorso verso una pericolosa autonomia con una conseguente delegittimazione dello Stato Centrale. Tutto ciò in un contesto politico in cui i partiti tradizionali si sono frantumati e, con loro, tutto il sistema politico. Ormai la tendenza è ben chiara. Ma come si concilierebbe con la partecipazione attiva dello Stato Italiano agli sforzi congiunti

per una maggiore integrazione Europea? (sopraffatto: ci sarebbe tanto da scrivere.)

Ma, oltre a questa questione dei rapporti tra Stato e Regioni, l'attuale pandemia sta rivelando l'estrema perversità di un Governo "zoppicante" che non ha avuto, finora, il coraggio, l'autorevolezza e la determinazione di "bloccare" con tempestività il contagio, così come era già stato fatto con la prima ondata, nonostante l'inatteso e rapido impatto.

Perversità nell'insistenza e nella ostentazione di una errata o falsa preoccupazione per le conseguenze di una "chiusura totale", come allora, che aumenterebbe a dismisura i gravi danni economici già esistenti. Chiusura, quindi, da evitare "ad ogni costo" incluso il costo delle vite umane sacrificate che, nei fatti, viene ritenuto inferiore al costo della "chiusura" (non voglio usare il termine "lockdown" segno della acclarata incapacità di parlare la nostra lingua). Anche qui emerge un'altra metafora: quello del medico pietoso che per timore di far male al paziente, anziché dare un taglio netto, taglia lentamente, con spreco di sangue e allungando la sua sofferenza per raggiungere il risultato finale...che, in tanti casi, purtroppo, si rivela anche mortale...Su tutto incombe l'ipocrita e stupida solfa "non ci sono i soldi" "Attenzione! così aumentiamo il debito pubblico", "bisogna rivedere i conti". E in tutto ciò, i vari "Soloni", esperti della moderna politica economica, continuano a propinarci ricette economiche recriminando, a vuoto, su ciò che non abbiamo fatto o fatto male per il passato e spingendo verso determinate prospettive come se il virus fosse un semplice incidente di percorso o come se non esistesse affatto. Nessuno ha il coraggio di dire che avremmo dovuto e dovremo cambiare registro "bloccando tutto se vogliamo sconfiggere "il male". Ma, dall'altra parte, prima ancora di prendere la decisione drastica, sarebbe non più procrastinabile dare i necessari e congrui "ristori" a tutti

i danneggiati, anche prendendo i soldi a prestito. Ma subito! Pensate veramente che se tenessimo in vita determinate attività, mentre la gente muore o soffre, riusciremmo, comunque, a tenere basso l'indebitamento ? Ma come si può essere tanto stupidi? Ciò che preoccupa, inoltre, che ci stupisce e ci lascia senza speranza, è che le autorità sanitarie anziché limitarsi ad enfatizzare, come per il passato, la necessità della “chiusura totale” con le dovute eccezioni, si fa carico, nei discorsi ufficiali ,della ”preoccupazione” che “non si può chiudere tutto per i ben noti problemi economici”... I fatti continuano a dimostrare che non è possibile, per il nostro paese, nelle attuali condizioni , conciliare le esigenze sanitarie con quelle economiche. E se, ottusamente, come sta accadendo o è già accaduto, si sacrifica la prima per la seconda, il risultato continuerà ad essere solo morte; l'economia si può sempre risollevarsi: basta esserne capaci. Tutto ciò è segno di ipocrisia e stupidità. Le nostre condizioni economiche, è vero, erano già pietose prima della pandemia e , oggi, sono già oltre ogni ragionevole dimensione; ma la vita umana non conta niente? Ma non si tratta forse, di una guerra? Facciamo più debito e risvegliamo i nostri cervelli appannati dalla rabbia e dalla mala-politica per tirare fuori tutte le nostre “decantate” energie! Affrontiamo il nostro futuro, come fecero i nostri padri con una ragionevole unità alimentata da una altrettanta ragionevole e costruttiva dialettica! Ogni giorno di ritardo significa tanti morti in più!...

Nel frattempo assistiamo alla patetica sceneggiata dei governatori che sono oltremodo “amareggiati “per le zone rosse - perché proprio a noi?- mentre altri si vantano, a ragione o a torto, di aver “già provveduto” senza attendere il Governo Centrale. Due ritornelli non riesco a sopportare: Uno : dopo i recenti cambi di colore, c'è tanto ottimismo rafforzato dalla notizia (sempre tra il sabato e la domenica,

ormai da settimane) che il numero dei contagiati va diminuendo. Prima la si bilanciava con un dettaglio correttivo come : “con X tamponi effettuati in meno”. Ora non più: questo dettaglio viene solo sussurrato da alcuni. Negli ultimi giorni si moltiplicano gli annunci euforici che la curva dei contagi si va appiattendendo, quasi a dimostrare la validità delle misure prese. Troppa fretta! Ignorano che i ricoveri aumentano, le terapie intensive sono al collasso e i morti, come già detto, aumentano. E seppure fosse vero che i provvedimenti ”coraggiosi” stanno producendo effetti soddisfacenti, apparirebbe ancora più colpevole il ritardo e la lentezza causata dall’ambascia per l’economia in caduta libera...Ciò nonostante, oggi, siamo al 18 di novembre, i giornali titolano a caratteri cubitali : “Più di 700 morti in un giorno: Ma il contagio sta rallentando”(!) . I morti complessivi tra la 1° e la 2° ondata sono , oggi, 50.000. Vi pare poco? Quale peso hanno questi morti nella nostra economia? E nella nostra vita e nelle nostre coscienze? Che messaggio è questo ? Mi fa sentire un deficiente... Non credo di essere il solo. Ma il Governo è molto compiaciuto di questa “bella “ notizia rilasciata da una stampa fatta apposta a suo uso e consumo....

Due: il “covid” è ormai curabile e non mortale anche senza vaccino. E’ pericoloso solo per gli anziani (che rappresentano il 90 % dei decessi !) E tanti anziani vengono lasciati indietro dando la precedenza ai giovani : notizia che ogni tanto emergono dagli scoop che sfuggono ai controlli e che, purtroppo vengono subito messi a tacere. Si tratta di un messaggio sbagliato che i mass media e le autorità, sia politiche che sanitarie, stanno diffondendo tra i giovani che hanno sempre meno paura e, ritenendosi immuni, spavaldamente, non rispettano i divieti senza alcun riguardo per gli anziani.. E’ un dato di fatto che fingiamo di ignorare: frutto di una Informazione pericolosa e inadeguata. Qualcuno

ha fatto i conti di quanto sia il danno per l'economia causato dal decesso dei tanti nonni che reggevano l'economia di numerose famiglie? Basterebbe chiedere a Pasquale (Tridico presidente INPS) quanto sta risparmiando sulle pensioni...; ma le conseguenze sono chiaramente molto più gravi per l'indefinibile periodo "post mortem"...Quando tutto sarà finito, speriamo presto, un po' di autocritica nei salotti alla moda sarà necessaria almeno nella speranza di poter migliorare la nostra immagine verso i "posterì". E poi, siamo onesti : sacrifichereste la vita per l'Economia ? L'economia e con essa le ingiustizie, il malaffare, la mala politica e le pandemie ..si affrontano da "vivi" non da "morti"...anche a costo di indebitarci. Il problema è che fin quando muoiono gli altri, la morte non ci appartiene...

Ma come si può sperare che le cose migliorino ? Non trovate sconcertante, triste, e assurdo il "tempestivo" bando che appare ogni ora sulle TV per la richiesta di 450 medici, anche pensionati, solo per la Campania? (meno male! Se e fosse stata la Liguria non si sarebbe potuto fare...). E cosa si deve pensare della grottesca (si fa per dire) situazione della nomina del Commissario alla Sanità della Calabria ? Viene da pensare : chi è responsabile di queste nomine che va a "pescare " tra gli " indagati"? Ma stiamo scherzando ?
Viva l'Italia!

Tobia Costagliola

LE SOFFERENZE DELLA SANITÀ IN ITALIA

Stefano Briata ci manda la sua esperienza e coinvolge
l'ing. Flavio Scopinich. L'emergenza come viene
risolta in Corea e i medici italiani che cosa devono fare ,
un quadro molto utile, una testimonianza preziosa

Non voglio parlare di Covid-19, perché l'argomento è già fin troppo inflazionato, ma di come la sanità italiana è stata messa a nudo da ciò.

Qui invece parliamo di come è stata gestita l'emergenza Covid-19 in un Paese straniero, in questo caso la Corea del Sud. Non voglio fare confronti tra la sanità italiana e quella sud-coreana, ma cercare di spiegare come è stata gestita e affrontata questa emergenza sanitaria.

In Corea del Sud, come aveva descritto l'amico Flavio Scopinich, ci sono già le navi ospedale, che non sono state allestite per l'emergenza Covid-19, ma sono utilizzate dagli abitanti delle isole che compongono l'arcipelago coreano che appunto non hanno strutture ospedaliere, e funzionano come gli altri ospedali. Scopinich aggiunge che le navi ospedale in Corea, nel 2000, erano una normalità tenute in efficienza quale retaggio della guerra di Corea (1950-1953, ndr) dove era necessario spostare gli ospedali con una certa frequenza seguendo l'evolversi del conflitto, ed approfittando del fatto che la Corea (al pari dell'Italia) è una penisola piena di porti ed isole lungo le coste.

Ora vediamo come la Corea del Sud ha affrontato
l'emergenza Covid-19.

Ecco la sintesi.

Tra il 2003 e il 2015 circa la Corea del Sud ha avuto problemi nell'affrontare il virus Sars e Mers (entrambi provenienti dalla Cina), che hanno intasato le terapie intensive degli ospedali, per cui sono stati colti di sorpresa. Con ciò, il governo sud-coreano è corso subito ai ripari effettuando investimenti nella sanità.

Come ha confermato Flavio Scopinich, la Sars si è manifestata nel 2003.

Grazie alle indicazioni delle commissioni mediche, il governo sud-coreano ha investito sulle terapie intensive, sull'assunzione di personale medico ed infermieristico.

La direttrice dell'istituto ospedaliero universitario di Seoul, interpellata dall'inviato Rai, ha spiegato tutto ciò che ho descritto poco sopra, aggiungendo che si aspettava critiche da questa spesa pubblica considerata inutile da molti; tuttavia i fatti gli hanno dato ragione, dando possibilità al Paese di affrontare nelle migliori condizioni possibili questa epidemia. Ecco come ha affrontato la Corea del Sud il Covid-19 grazie ad una interessante e chiara testimonianza da parte di Flavio Scopinich. Al fine di velocizzare la visita ai pazienti infetti da parte dei medici, era stata approntata una scatola pressurizzata dall'interno, con lunghi guanti di gomma sigillati alle pareti che consentivano al medico di visitare il paziente in uno spazio aperto e contemporaneamente non correre rischio di essere infettato durante la visita.

In Italia? I risultati li abbiamo visti tutti. Il Covid-19 ha completamente messo a nudo le carenze della sanità pubblica da Nord a Sud... Inutile criticare e contestare le Regioni, come numerose e vergognose campagne di stampa.

Invece, come ha descritto Flavio Scopinich, all'ospedale militare di La Spezia, appunto trasformato in ospedale dedicato al Covid-19, stanno attualmente usando una cabina

simile a quella in Corea del Sud, per visitare velocemente i pazienti in arrivo ed eseguire velocemente un pre-triage senza fare correre rischi al medico di turno.

La responsabilità è dello Stato, che deve garantire alle Regioni investimenti sulla sanità, per ristrutturare ospedali, farne di nuovi allo scopo di sostituire quelli vecchi, ormai non più adeguati agli standard di sicurezza, assumere medici e personale infermieristico. Sui medici si deve fare marcia indietro all'università eliminando il numero chiuso, che ha solo provocato danni, perché, come avevo detto in un precedente articolo dedicato all'istruzione, all'interno della facoltà di medicina, come in tutte le altre, nel corso degli anni avviene la selezione "naturale" tra gli studenti universitari. È arcinoto, lo Stato non investe sulla sanità ma opera tagli... Da un lato manca la volontà politica, dall'altro, che è quello sconosciuto alla maggioranza degli italiani e che i politici ed economisti non hanno il coraggio, o meglio non vogliono, di spiegare, è che i tagli alla sanità sono d'obbligo per rispettare i parametri del famigerato trattato di Maastricht, appunto imposti dalla BCE (Banca Centrale Europea) e dall'UE... Se davvero vogliamo fare ripartire la sanità pubblica, migliorandola, abbiamo una sola soluzione: quella di fare investimenti.

Per fare gli investimenti pubblici nella sanità abbiamo una sola possibilità: quella di riprenderci la sovranità monetaria e di conseguenza uscire dal trattato di Maastricht.

Solo così ci possiamo salvare e non farci cogliere di sorpresa, perché non c'è solo il Covid-19, ma ci sono altri virus che circolano, ora dimenticati.

Per questo dico che gli ospedali si devono trovare sempre pronti a qualsiasi emergenza, e non essere colti di sorpresa. Con ciò, le responsabilità dello Stato sono evidenti.

Ora vi racconto la mia esperienza per farvi capire in che mani siamo messi tra politici, organizzazione ospedaliera e medica condotta.

Mia mamma ha avuto una normalissima influenza e in ogni caso la dottoressa ha disposto il tampone, che però ci sono voluti ben sedici giorni di attesa per farlo da parte della ASL 3 Genovese. Passavano i giorni e non venivano, nonostante le telefonate di sollecito da parte della dottoressa stessa.

L'esito è stato negativo, grazie alla comunicazione ricevuta 24 ore dopo, della quale è stata informata subito telefonicamente la dottoressa.

Dopo avere comunicato alla nostra dottoressa questo esito, ella ci ha spiegato la situazione: <<Tutti quanti, tra medici, media e politici, parlano solo di Covid-19, ma in realtà sono in circolazione tanti virus che ci siamo completamente dimenticati, non aggiungo altro su ciò perché è troppo, tranne la raccomandazione di non uscire di casa con la febbre>>.

Aggiungo una cosa prima di chiudere... Mi domando questo.

Come lavorano oggi i medici di base?

Sarei curioso di sapere le vostre esperienze, solo per capire com'è il rapporto tra il medico generico e il paziente.

Di questo abbiamo una testimonianza, quella dell'Ing. Flavio Scopinich. Ecco le istruzioni che gli ha lasciato il suo medico di base:

V – Privilegiare consulenze telefoniche in orario di studio.

V – Per ricette è possibile lasciare le buste in segreteria.

V – Visite urgenti solo previo appuntamento con me.

Presentarsi con mascherina, guanti, senza accompagnatori all'orario stabilito per evitare assembramenti.

I pazienti con sintomatologia simili influenzale (raffreddore, tosse, mal di gola, febbre, diarrea) non potranno accedere allo studio ma verranno gestiti per telefono.

V – No messaggi vocali.

V – No videochiamate.

V – Sarò fisicamente assente per un po'. Per consulenze telefoniche, contattatemi in orario di studio. Grazie.

Il quadro dato da Flavio Scopinich sul suo medico di base, mette in luce quanto è distante, a mio parere il rapporto degli anziani pazienti con il loro medico, perché abituati al contatto diretto (in studio e a domicilio), e non al consulto telefonico...ora ancora di più in tempi di Covid-19. Aggiungo che molti anziani non sono in grado di utilizzare la tecnologia digitale come internet inviando richieste via mail o tramite WhatsApp, per cui devono rivolgersi alla segreteria dello studio medico, che per fortuna ci sono ancora, o farsi aiutare da figli e nipoti che sanno utilizzare ciò.

In merito all'ultima domanda, come agiscono i medici di base nei confronti dei propri assistiti riporto quanto ricevuto sul mio telefonino, dal mio medico di base: (S.B.)

EMERGENZA Covid-19

V-Privilegiare consulenze telefoniche in orario di studio.

V- Per ricette è possibile lasciare le buste in segreteria

V- Visite urgenti SOLO previo APPUNTAMENTO con me.

Presentarsi con mascherina, guanti, senza accompagnatori all'orario stabilito per evitare assembramenti.

I pazienti con sintomatologia simili influenzale (raffreddore, tosse, mal di gola, febbre, diarrea) non potranno accedere allo studio ma verranno gestiti per telefono.

V- No messaggi vocali

V-No videochiamate.

Sarò fisicamente assente per un po'. Per consulenze telefoniche, contattatemi in orario di studio. Grazie

Stefano Briata

EMSA European Maritime Safety Agency

Dear DL News,

EMSA tenders upcoming deadlines:

EMSA/OP/27/2020

RPAS Services for multipurpose maritime surveillance

Deadline: 07.01.2021

EMSA/NEG/34/2020

Secure destruction of data carriers, electrical equipment and furniture and related service

Deadline: 30.11.2020

EMSA/OP/38/2020

Meeting room equipment, maintenance and support

Deadline: 24.11.2020

For additional information visit the Procurement section of the EMSA website at:

<http://emsa.europa.eu/work/procurement/calls.html>

European Maritime Safety Agency (EMSA)

FINCANTIERI approvati i risultati al 30 settembre 2020: 100esima nave da crociera

consegnata, ricavi pari a euro 3,5 miliardi e carico di lavoro complessivo confermato a euro 36,8 miliardi

Aggiornamento COVID-19

- **Nessuna cancellazione degli ordini e avanzamento del programma produttivo rimodulato a seguito del fermo delle attività nei cantieri italiani, verificatosi nel primo semestre dell'anno**
- **Mercato delle crociere – revocato “No Sail Order” negli Stati Uniti, nessun fermo delle attività in Italia. I principali operatori mondiali stanno pianificando una graduale ripresa in piena sicurezza**

fine