

## **CONTROPLANCIA**

**di Massimo Granieri**

### **Crollo del mercato delle rinfuse**

#### **Normale flessione di inizio anno o c'è qualcosa di più serio ?**

Il 2019 è iniziato per il mercato dei noli dei carichi secchi con un marcato calo dei buoni livelli raggiunti a chiusura del 2018 interpretato dalla maggior parte degli operatori come la normale flessione che si registra all' inizio di ogni anno. Interpretazione presto rivelatasi errata da che il calo è degenerato in un drammatico crollo che continua tutt'ora senza fare intravedere possibilità di ripresa raggiungendo minimi storici simili a quelli dell'Agosto 2016. Nei loro ultimi rapporti di mercato broker e analisti hanno dichiarato “ il mercato delle rinfuse è in crisi con molti degli operatori colti inaspettatamente confusi e contemporaneamente alla ricerca di qualsiasi segno positivo a cui aggrapparsi” Tutto questo sembra avere le sue radici almeno in parte già dall'inversione di tendenza avvenuta a novembre dello scorso anno quando i danni reali non furono tanto i mancati guadagni per l'iniziale ribasso dei noli quanto dal cambiamento di feeling quando l'ottimismo è mutato in dubbi e scetticismo nei confronti della crescita registrata a partire infatti dall'Agosto 2016.

Senza perdersi in sterili analisi dei numeri vale però la pena citare che negli ultimi dieci giorni l'indice generale del Baltic Dry Index (BDI) è sceso di oltre 350 punti in linea , per lo sesso periodo, con il crollo dei valori del settore Capesize a meno del 49% mentre per le altre portate la caduta libera è iniziata già dai primi giorni dell'anno con il settore Panamax e Supramax che hanno perso da allora rispettivamente il 60% e 49%. Anche se prendiamo in considerazione l'influenza negativa causata dalla chiusura dei mercati asiatici in occasione del Capodanno Cinese , le possibili implicazioni dovute al crollo della diga nella miniera brasiliana del colosso Vale e il persistente problema delle problematiche reazioni economiche e diplomatiche tra Stati Uniti , Cina e Russia è evidente che i problemi che sta affrontando il mercato hanno radici molto più profonde e richiedono un' analisi più ampia e approfondita. Non in ultimo riconoscere che, se abbiamo goduto di un periodo realtivamente positivo, lo stesso è stato generato da un temporaneo aumento dei volumi dei traffici che

una volta ridimensionati hanno nuovamente evidenziato la solita ormai nota e cronica eccedenza di stiva .

In tutto questo c'è chi si auspica che il “mercato della carta” (Freight Future Market) attualmente a livelli superiori di quello “fisico” (ennesima conferma di quanto il primo non abbia la capacità di rispecchiare la realtà delle cose del secondo ..) possa sopperire all'attuale situazione e infondere positività.

In ultimo si vuole credere e sperare in una veloce ripresa ma considerando il severo crollo dei noli appare chiaro che è già tempo di rivalutare realisticamente a quali livelli il mercato riuscirà a trovare un bilanciamento durante il rimanente corso dell'anno e operare le opportune correzioni di rotta.

**Massimo Granieri**

(fonti : *Hellenic Shipping News*)

## **LA CABINA DEL NOSTRO TEMPO**

**di Anna Bartiromo**

### **Lillina di Tarabotto, i vecchi e la “ favola “ di Enea**

...Ci sono favole che, a dispetto di quelle tanto più pretenziose o scontate, farcite di mostri, maghi, streghe o fate o, addirittura, di una malcelata, sottile violenza gratuita che, alla fine, riciclano vecchi stereotipi spesso superati, sanno di Vita Vissuta, di amore, di silenzi e di rapporti alternativi, (come può essere quello tra un uomo e un animale), capaci di educare lo spirito, ingentilirlo e gratificarlo regalando anche attimi di gioia e di serenità magari proprio quando meno te lo aspetti e Lillina è stata questo per il Comandante Tarabotto, un alter-ego diverso ma affidabile, intelligente e vivace tale da attirare su di se e le attenzioni e le preoccupazioni di chi, pur così alto nel grado e impegnato sul lavoro, è riuscito a non trascurarla e persino a difenderla. Una Favola ricca di sentimento, dunque, dove l'animo si distende senza doversi preoccupare di essere eventualmente tradito o abbandonato data la forte fiducia reciproca e un amore disinteressato, insomma che, ahimè, oggi poco si trova nelle favole come nella realtà. Ma questa è un'altra storia; una favola UMANA , difficile da scrivere in quanto rara, ma meravigliosa perchè frutto di una realtà, profondamente educativa e straordinariamente vera. Commovente. Enea, un uomo del nostro Tempo. L'analisi che sto per farne potrà sembrare azzardata ma vediamola insieme. Strenuo difensore anche lui di Ilio, figlio di Anchise e di Venere, nonostante le persecuzioni degli Dei avversi, che ne avrebbero volentieri fermato il percorso, protetto da sua madre, fuggì dalla sua città in fiamme portandosi dietro il padre sulle spalle, la moglie e il figlioletto Ascanio. Smarrita la moglie lungo il cammino, in Sicilia

perde il padre, a Cartagine s'innamora di Didone, dopo tanto amore poi la lascia per approdare nel Lazio dove sposa Lavinia, fondando poi l'odierna Italia precedentemente ricordata dagli storici come - Ausonia, Enotria, Etruria e Vitalia... Posto che oggi come oggi forse nessuno si caricherebbe un genitore sulle spalle, consideriamolo come un "peso" che dovette affrontare come i tanti che la vita ci impone nel suo quotidiano perciò simbolo di sofferenza e disagio di preoccupazioni e di angosce che non sempre si ha la forza di affrontare; la moglie smarrita lungo il cammino mi fa pensare alle mogli, a volte, smarrite nelle auto in un parcheggio o lungo un'autostrada, denuncia di tutto il ritmo frenetico cui siamo sottoposti ahimè nel nostro quotidiano, allo stress psico-fisico che questo rio tempo, fatto di una tecnologia sempre più veloce e disumanizzante, ci impone; Didone, amata e abbandonata, (nonostante fosse incinta), può ben incarnare le tante donne che si vedono sostituire da un'altra o da altre nella più grande indifferenza, e il padre? E' simbolo forse del peso, degli affanni e dei disagi. I genitori, ahimè, ce li ritroviamo o dimenticati in una corsia di ospedale o in una "CASA PER VECCHI" soli, senza amici, senza amore e, troppo spesso, senza ricordi laddove l'unica pietà su cui possono davvero contare è dono proprio dello stesso cervello dell'anziano che si rifiuta di soffrire e gli concede d'essere smemorato. Alla fine però, ognuno svolge in qualche modo la propria vita. E gli Dei avversi sono, in fondo, gli ostacoli che ci troviamo a dover superare di giorno in giorno sul nostro Cammino, fondando esclusivamente sulle nostre forze e, magari, su un benevolo Destino. Siamo i tanti Enea, peregrini per strade sconosciute e, troppo spesso, impervie, come marionette nelle mani della Vita. Chissà, forse non è cambiato niente.

Anna Bartiromo

---

EMSA newsletter February 2019

In this issue: Coast guard handbook: meeting with member state representatives; New dispersant stockpiles set up by North Sea and Adriatic Sea; Cooperation to raise cybersecurity awareness across transport modes; RPAS drone flights get underway in Spain to assist SASEMAR in its search and rescue and pollution monitoring operations; Europol to benefit from EMSA's Integrated Maritime Services; EMSA's Quality Management System extended to cover greater ground.

---

# L'ACCADEMIA LAUREA I CONDUTTORI DEL MARE

*A proposito della Laurea per Conduttori della Università Parthenope (di cui abbiamo dato notizia nel precedente DL NEWS) si chiedono i nostri lettori:*

*Il presidente dell'Accademia di Marina Mercantile, Massolo, ha detto che il Diploma acquisito in Accademia è equivalente alla Laurea breve, questo vale anche per le altre Accademie in Italia. Risponde la Direttrice dell'Accademia di Marina Mercantile, dott.ssa Daniela Fara.*

**“I percorsi realizzati dagli Istituti Tecnici Superiori (ITS, sistema di formazione terziaria non universitaria) mirano alla formazione di figure professionali definite a livello nazionale avendo quale riferimento 6 aree tecnologiche:**

**Area Efficienza Energetica**

**Area Mobilità sostenibile**

**Area Nuove tecnologie della vita**

**Area Nuove Tecnologie per il Made in Italy**

**Area Tecnologie innovative per i beni e le attività culturali – turismo**

**Area Tecnologie della informazione e della comunicazione.**

**Ogni area tecnologica si divide in “ambiti”, con la descrizione della relativa figura professionale in esito al percorso e delle competenze che deve aver acquisito.**

**Per quanto riguarda i percorsi erogati dall'Accademia Italiana della Marina Mercantile a favore degli Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina, gli stessi hanno quale area tecnologica di riferimento la Mobilità sostenibile e operano nell'ambito della “Mobilità delle persone e delle merci”.**

**Alla conclusione del percorso per “Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci” (Conduzione del mezzo navale – Coperta - o Gestione degli apparati e impianti di bordo – Macchina), gli allievi che superano con successo l'esame finale (oggi esame unificato) ottengono il Diploma di Tecnico Superiore e la Qualifica di Ufficiale di Navigazione (o di Macchina). Quanto appena detto vale anche per gli altri ITS che operano nella stessa area tecnologica e nello stesso ambito (le altre “Accademie”). Tali percorsi ITS sono di durata triennale, a differenza dei percorsi del sistema ITS che fanno riferimento alle altre aree tecnologiche, normalmente di durata biennale.**

**Il valore del Diploma di Tecnico Superiore corrisponde al livello EQF 6, ovvero lo stesso livello che viene attribuito alla laurea triennale.**

EQF è l'acronimo di European Qualifications Framework" ed è un sistema, voluto dall'Europa, che permette di confrontare le qualifiche professionali dei cittadini dei paesi europei. Per "qualifica" si intende una certificazione formale rilasciata da un'autorità competente a conclusione di un percorso di formazione come attestazione di aver acquisito competenze compatibili agli standard stabiliti dal sistema educativo nazionale.

EQF è stato istituito con la Raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008 e aggiornato con la Raccomandazione del 22 maggio 2017.

Per quanto riguarda l'Italia, il 20 dicembre 2012, la Conferenza Stato/Regioni ha sancito l'accordo sul primo rapporto di referenziazione del sistema italiano delle qualificazioni al quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente (EQF). Il rapporto è stato adottato ufficialmente e presentato alla Commissione europea.

Con l'adozione del Rapporto, tutti i titoli e le qualifiche rilasciate in Italia fino al livello di istruzione superiore del sistema di istruzione e formazione hanno una chiara e appropriata corrispondenza all'EQF.

Dal 1° gennaio 2014 tutte le qualifiche hanno un chiaro riferimento all'EQF.

Quindi, per ogni qualifica rilasciata in Europa può essere identificato il corrispondente livello di EQF e questo permette di confrontare qualifiche (certificazioni) acquisite in diversi paesi.

L'EQF adotta un sistema basato sui risultati raggiunti in termini di Conoscenze, Abilità e Competenze alla fine del percorso di istruzione e formazione e tali risultati vengono identificati attraverso un indice numerico, compreso tra 1 e 8.

In conclusione, il rilascio del Diploma di tecnico superiore a conclusione dei nostri percorsi ITS attesta che il diplomato è in possesso delle conoscenze, abilità e competenze corrispondenti al livello EQF 6, lo stesso livello riconosciuto a coloro che abbiano acquisito una laurea triennale nello stesso ambito.”

## DANIELA FARA

Direttore Generale

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

Via Oderico 10, 16145, Genova Tel.: 0039 010 3622472 Fax: 0039 010 3705599

Cell.: 0039 335 7355573

Website: <http://www.accademiamarinamercantile.it> Email: [info@faimm.it](mailto:info@faimm.it)

o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o\*\*o

## LA PROPOSTA

Riconoscere a comandanti e primi ufficiali laurea professionalizzante

*Voglio sperare nella costruzione fattiva di un percorso formativo per tutti i primi ufficiali finiti che, con una piccola integrazione di CFU e una tesi finale possano vedersi riconosciuta una laurea triennale professionalizzante che li porterebbe al pari di tutti gli altri ufficiali di altre nazionalità !!!!*

*Viviamo ancora in un mondo dove la carta conta di più dell'esperienza sul campo e il peso di questa carta sta diventando un macigno per tutti gli ufficiali italiani agli albori del loro percorso marittimo e anche per il loro sviluppo di carriera futuro!!!!*

Gianna Camalich

o\*o

## DALL' UNIVERSITA' DI GENOVA

### UNA LAUREA PER GLI UFFICIALI DELLA MARINA MERCANTILE

• Ingegneria Navale (dal 1870 la laurea degli Ufficiali di macchina della Marina Militare e dei progettisti navali) • Economia e Management Marittimo Portuale (gli economisti del settore marittimo) • Ingegneria Marittima (previsioni meteo marine e gestione del litorale) • Yacht design (i progettisti di imbarcazioni e navi da diporto) • Scienze del mare (controllo e tutela dell'ambiente marino) • Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile (UNIGE è tra i fondatori)

#### • **Dipartimento DITEN**

• Laboratorio di idrodinamica sperimentale (vasca navale e tunnel di cavitazione) • Laboratorio prove strutture navali  
• Laboratorio di automazione e azionamenti per sistemi navali • Laboratorio Electric Marine insieme a ABB Marine Academy per lo svolgimento dei corsi High Voltage Technology a livello operativo e direttivo per il personale marittimo (Decreto 1046/2016 MIT/CGCP)

#### Obiettivi della Laurea

- Offrire la possibilità di svolgere la professione di Ufficiale agli studenti che intendono laurearsi
- Formare a livello universitario una/un professionista in grado di assumere la responsabilità della guardia a bordo di una nave mercantile come ufficiale:
  - di macchina / elettrico
  - di navigazione
- Rispettare la legislazione italiana e internazionale

- Laurea immediatamente spendibile a bordo per la professione di Ufficiale
- Laurea successivamente spendibile in professioni di alto livello (a bordo e a terra)
- colmare il gap formativo e di opportunità esistente con la maggior parte delle altre nazioni

Il laureato ha sia le competenze per svolgere la professione di Ufficiale (STCW II/1 e III/1), sia le conoscenze a livello universitario propedeutiche per un successivo sviluppo nella carriera direttiva (STCW II/1 e III/2).

• le materie scientifiche di base e caratterizzanti risultano propedeutiche per governare e gestire lo sviluppo tecnologico a bordo.

#### • CONTATTI

- Prof. Ing. Marco Invernizzi • Direttore DITEN
  - [direttore@segreteria.diten.unige.it](mailto:direttore@segreteria.diten.unige.it)
  - Prof. Ing. Massimo Figari
  - Coordinatore dei Corsi di Studio in Ingegneria Navale
  - [massimo.figari@unige.it](mailto:massimo.figari@unige.it)
  - Prof. Ing. Federico Silvestro
  - Vice Direttore Corso High Voltage per il personale marittimo
  - [federico.silvestro@unige.it](mailto:federico.silvestro@unige.it)
- 

Una città, un porto da gestire tra dragaggi e rifiuti

## HUB PORTUALE DI RAVENNA

di Tobia Costagliola

Un'analisi spietata e precisa di Tobia Costagliola di uno scalo che ha tante vocazioni e aspettative per la sua posizione geografica ma che si dimena tra fanghi e dragaggi, un problema simile ad altri porti italiani

### NOTIZIE DA RAVENNA

Leggendo il titolo si potrebbe pensare che, dopo tanto tempo, da quando cominciammo a scrivere dei porti italiani, finalmente, avremmo potuto riportare qualche buona notizia. Purtroppo, negli ultimi tempi, tranne qualche sconcertante notizia, come quella dell'insabbiamento del terminal crociere, c'è stato ben poco di "buono" da commentare o raccontare. Avrei potuto reiterare, come fanno da anni, voci istituzionali e non, altisonanti annunci circa lo stato di grazia in cui Ravenna verrà a trovarsi a compimento delle ormai "leggendarie" opere mai compiute. Opere descritte con dovizia di particolari, anche all'estero, per la cui realizzazione si è già favorevolmente pronunciata tutta la "ferruginosa" catena di istituzioni italiane e sono state stanziati ingenti risorse anche dalla UE. Tanto per descrivere qualcosa di positivo, in una prospettiva

temporale ancora non ben definita, ripeto a me stesso e ai lettori alcune cifre che circolano da circa un anno (cfr.AdSP): l'investimento previsto per la prima fase del "Progettone - Hub Portuale di Ravenna" è di 235 milioni di euro; ulteriori 300 milioni sono investimenti di soggetti privati che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di GNL".

La copertura finanziata del Progettone è garantita dai 37 milioni di euro ottenuti dall'Unione Europea, 60 milioni stanziati dal CIPE, 120 milioni derivanti da un mutuo della Banca Europea degli Investimenti e da risorse dell'AdSP. Non è ben chiaro di quanto inciderebbe su questo spiegamento di cifre la "mannaia" della UE, che potrebbe colpire non solo Ravenna ma tutti i porti italiani, accusati di usufruire di "aiuti di Stato" non dovuti....

Dallo speciale osservatorio in cui mi trovo, non credo ci siano, veramente, "buone nuove" quali potrebbero essere l'inizio dell'utilizzo di una parte dei citati fondi, almeno per gli escavi. ... Tuttavia, mi è d'obbligo, all'inizio di questo "corto mese", "pescarne" qualcuna giusto per distrarci da altre immutate realtà. Poi, mi toccherà continuare con notizie che riguardano una realtà meno entusiasmante e più concreta.

## Buone notizie

Venerdì, 1 febbraio, c'è stato a Ravenna un evento molto importante per la portualità italiana e per la città e il porto di Ravenna: l'inaugurazione del Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna, Campus di Ravenna, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra. Ad aprire la prima edizione del Master è stata una tavola rotonda su "Porti: Pubblico o privato", moderata da Angelo Scorza, direttore responsabile del magazine online Ship2Shore. A celebrare questo evento c'erano quasi tutti i Presidenti delle AdSP italiane, con somma soddisfazione di Daniele Rossi, il presidente AdSP di Ravenna il quale, alla vigilia dell'evento, dichiarava, compiaciuto: "è un grande onore per noi registrare la loro presenza; è un riconoscimento, una testimonianza di vicinanza di tutto il cluster marittimo italiano a Ravenna. Ne siamo fieri." Mentre rimandiamo un completo resoconto dell'evento a Angelo Scorza col suo magazine Ship2shore, ecco qualche notizia non proprio "entusiasmante" che crea negli addetti ai lavori e nella cittadinanza ravennate sentimenti di frustrazione e di sconcerto per i più e, addirittura, grande soddisfazione per una sedicente "vittoriosa" minoranza.

## Notizie meno buone

Cominciamo in ordine cronologico. Tra il 15 ed il 16 gennaio 2019 è giunta a Ravenna la notizia che Il Ministero dei Trasporti ha avviato una ispezione alla



AdSP di Ravenna. E' già tutto organizzato: su indicazione dell'ormai famoso Danilo Toninelli, la direzione del ministero ha provveduto alla nomina di una commissione ispettiva ad hoc composta dal dirigente del ministero Eugenio Minici, dal direttore generale della Ram, Francesco Benevolo, in qualità di presidente e dal capitano di vascello Sandro Gallinelli, in servizio al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto. Due tra le principali reazioni degli addetti ai lavori e della città di Ravenna: la prima, a livello politico, esprime una sorta di moderata indignazione spiegabile con la motivazione che Ravenna e la Regione Emilia Romagna sono ancora sotto la gestione del PD; la seconda, di natura più tecnica e amministrativa, mette in evidenza una palese incongruenza del Mit, che pur disponendo di una Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo (e per vie d'acqua), ha deciso di nominare una commissione ad hoc che, salvo diverse spiegazioni, suona quasi come una "indagine" sull'operato della Adsp... E' stata poi diffusa la voce che si tratta di una iniziativa "a campione" che riguarda non solo Ravenna ma anche le AdSP di Civitavecchia e di Taranto. Al momento non è dato di sapere i criteri e le motivazioni per la selezione. Qualcuno, più sensibile o più polemico, ritiene questa decisione un primo "schiaffo" a tutta la struttura della Riforma Portuale dell'ex Ministro Delrio...

### Notizie inquietanti

L'altra notizia, molto più preoccupante, rivela uno scenario fosco ed inquietante perché mette in risalto, ancora una volta, problemi irrisolti che minano gli ultradecennali progetti di espansione e di rilancio di tutto il sistema portuale di Ravenna. I progetti, nel tempo, si sono evoluti, hanno cambiato nomi (da Progettone a Hub Portuale) ma il vero problema si può riassumere in una sola parola già valorizzata nelle legge 84/94 e dalla recente Riforma Portuale italiana: Dragaggi.... Il dragaggio dei porti, oltre a rappresentare un intervento periodico di escavo per garantirne la fruibilità e l'accesso o un intervento eccezionale per la realizzazione di grandi opere come per il porto canale di Ravenna, comporta la produzione, il deposito e lo smaltimento di ingenti quantitativi di materiali di escavo (milioni di metri cubi di fanghi, sabbia, terriccio, ecc). Si tratta di materiali che, puntualmente, seguendo le lunghe burocratiche procedure vigenti, dopo accurate analisi, vengono definiti, nella maggioranza dei casi, "rifiuti", salvo ulteriori approfondimenti circa il grado di pericolosità per l'ambiente dove vengono depositati, in via temporanea, prima di essere smaltiti o recuperati.. La sola parola "smaltimento" rappresenta la punta di un iceberg gigantesco... A Ravenna, i depositi, definiti "casce di colmata", sono denominate: "Avamposto Porto Corsini", "Centro Direzionale", "Nadep Interna e Centrale", "Nadep Viale Trieste", "Trattaroli 1, 2 e 3". Nelle suddette casce di colmata, ben visibili a tutti, si dice siano stoccati dai 4 ai 6 milioni di metri cubi di materiali di escavo, depositati a partire dagli anni '80. Tali materiali, da alcuni definiti "fanghi del Candiano", a me, proprio "fanghi" non

sembrano, visto che su quei cumuli, in verità, mi pare di scorgere, qua e là, non solo erbacce, ma anche un'abbondante vegetazione.

Il 17 gennaio 2019 si è concluso con tre condanne il processo in primo grado, partito nel 2008, sui fanghi depositati nei terreni di proprietà della Sapir, lungo il Candiano, nelle casse di colmata. Il giudizio ha stabilito che i fanghi sono rifiuti e il loro deposito nelle casse, ad autorizzazione scaduta, si configura come gestione di discarica abusiva. Sono stati riconosciuti colpevoli di detto reato il committente dei lavori di dragaggio (l'ex presidente della AdSP di Ravenna) e l'appaltatore (due ex amministratori della CMC). Il primo, Galliano Di Marco è stato condannato a 16 mesi e 14mila euro di ammenda, e i due ex amministratori della Cmc, l'allora amministratore delegato Dario Foschini (9 mesi e 10mila euro) e il consigliere del cda Maurizio Fucchi (9 mesi e 9mila euro). I condannati sono solidalmente obbligati a svuotare le casse di colmata e, a questa condizione, potranno beneficiare della sospensione della pena. ma, questi non hanno alcun titolo per farlo e, di conseguenza, tocca a Cmc e, soprattutto, all'AdSP di impegnarsi nel recupero e nello smaltimento dei fanghi di dragaggio e poi nel ripristino dello stato dei luoghi" (!).

### Le endemiche difficoltà per i dragaggi

Da quanto sopra descritto, si evince quanto sia complicata e problematica la gestione di materiali di escavo ma, soprattutto, tutto ciò che vi è a monte, cioè, il "dragaggio". Ora è ben chiaro che una delle principali cause dei ritardi nell'inizio delle "opere" sono proprio le operazioni di escavo e smaltimento dei materiali. Non è cosa da poco: nei progetti sono state ben individuate le aree di stoccaggio. Peccato che siano già tutte intasate e bisogna svuotarle. Ma dove smaltirle? Considerando la piega "ambientalista" assunta da questa problematica che, secondo me, non è solo ravennate ma di portata nazionale, credo che sarà veramente dura trovare una rapida e costruttiva riposta. Sembra che la migliore soluzione, per la tutela dell'ambiente, sia quella di lasciare i "cosiddetti fanghi" nella loro sede naturale, cioè in acqua... (Attenzione! non dico riversarli in mare! ma evitare di dragare per la buona pace di...chi?) ...Come si concilia tutto ciò con i grandi e piccoli progetti di sviluppo e di accessibilità dei nostri porti ? Per porre rimedio alla emergenza dell'insabbiamento del terminal passeggeri di Ravenna della scorsa estate, fu messa, come suol dirsi, "una pezza" provvisoria : anziché rimuovere i fanghi "pericolosi" previa tutta la trafila prevista da varie norme e regolamenti, fu deciso di livellare il fondale, spostando i residui, sul fondo, senza asporto....

L'insabbiamento del terminal Crociere (Vedasi 24 DLNews 2018 del 25.06.2018) Emblematico lo sfogo del presidente dell'AdSP Daniele Rossi in una intervista pubblicata da Ravennanotizie, a cura di P.G.C:<< [...]Per risolvere il problema delle crociere c'è solo un modo: bisogna fare un dragaggio nell'area interessata dalle crociere da 250 mila metri cubi di sabbie e fanghi. La domanda è: dove mettiamo questo materiale scavato? Una soluzione non l'abbiamo ancora

trovata. Io mi sono stancato di ripeterla questa cosa: o qualcuno ha ora in tasca la soluzione di un sito dove poter stoccare questo materiale, oppure l'escavo non si può fare." (!) >> L'intervistatore aggiunge << Sperando che non intervenga la Magistratura >> e il presidente continua :<< Appunto. Serve una soluzione che non ricrei le condizioni che abbiamo già visto. Ma una soluzione così non c'è, nessuno l'ha ancora trovata. Allora bisogna realizzare il Progetto Hub Portuale Ravenna, perché in quel progetto è previsto lo svuotamento delle casse di colmata: dopo potranno accogliere nuovi sedimenti."

Sta di fatto che sono stati cancellati ben 11 approdi rispetto ai 45 previsti e dei rimanenti 34 approdi, ben 20 sono stati fatti con navi di portata inferiore con conseguente dimezzamento della quota passeggeri. L'insabbiamento "ha ovviamente avuto ricadute pesanti per il 2019, portando alcune compagnie a cambiare rotta e ha pregiudicato anche la programmazione triennale delle compagnie per il 2020 e 2021. Nel 2019 son previste solo 14 crociere con un calo del 70 per cento rispetto a quanto previsto" (cfr.sindacato Ascom Guide Turistiche).

### Le reazioni di Confindustria alla sentenza

Ma quale impatto avrà la citata sentenza sull' Hub portuale? Significativo il comunicato di Confindustria Romagna impregnato di pessimismo e sconcerto : << Confindustria Romagna raccoglie l'irrequietezza degli operatori portuali ed esprime preoccupazione per l'incertezza dei tempi del progetto di Hub portuale, in seguito alla sentenza emessa nel processo sui fanghi del Candiano". L'associazione "segue da sempre con attenzione lo sviluppo del porto commerciale di Ravenna, prima industria del territorio, e monitora da vicino il percorso che porterà all'escavo dei fondali, decisivo per il rilancio dello scalo e della sua competitività. Questo intervento sarà vitale non solo per l'anima industriale del porto: anche la parte turistica, che oggi sconta pesantemente l'insabbiamento dei fondali, potrà beneficiare dell'approfondimento. L'Associazione si adopererà in tutte le sedi e con tutti i mezzi possibili per sostenere l'avanzamento di un progetto da cui dipende il futuro economico di un'intera comunità, dall'industria al turismo, e strategicamente importante non solo per l'area ravennate, ma per tutta la Romagna. >>(cfr.Ravennatoday.it).

### L'impatto della sentenza sul progetto "HubPortuale di Ravenna"

Emblematiche ed inquietanti le considerazioni "a caldo" del Presidente dell'AdSP Daniele Rossi il quale, pur confidando, con ottimismo di maniera, su un imminente avvio della esecuzione delle opere tanto attesa dal porto di Ravenna, manifesta, comunque, chiari segni di "sconforto" che diffondono un certo sconcerto e ulteriori preoccupazioni. Continuo qui di seguito, a riassumere le reazioni del Presidente rilasciate, all'indomani della sentenza, a Ravennatoday.it. : Rossi è convinto che non dovrebbero esservi conseguenze o interferenze della sentenza sul percorso del progetto. Infatti già sono in corso le "procedure"( attenzione!) di bonifica delle casse di colmata. Tuttavia, prima di pubblicare il tanto atteso bando per i dragaggi attende le motivazioni della

sentenza e ammette quindi un ulteriore giustificato ritardo ribadendo che, oltretutto, l'AdSP vuole fare le cose per bene e che l'importante è che il bando sia inattaccabile e non ci siano sorprese dopo la pubblicazione e l'assegnazione. Rossi, tranquillo, afferma che << Il Progetto Hub Portuale Ravenna procede e non si ferma, nemmeno davanti agli eventi cui si accennava. Infine, sulle crociere di cui si è parlato in questi giorni gridando allo scandalo, lui ribadisce: finché non troviamo un luogo dove stoccare 250 mila mc di materiali non possiamo dragare e finché non draghiamo non possiamo pensare di veder attraccare molte grandi navi da crociera>>. Questa considerazione genera un altro interrogativo: ma se non c'è posto per i fanghi del terminal passeggeri, dove depositeranno i fanghi del Candiano? E' pur vero che esiste un progetto per la destinazione dei fanghi ma, nell'imminenza di emissione del bando, non appare ancora chiaro dove depositarli o smaltirli. Altro elemento di sconcerto è che Rossi, quasi a voler esorcizzare la condanna espressa dalla sentenza, commenta, tranquillo : << ...] L'Autorità Portuale come ente non era parte in causa nel processo. La responsabilità penale come si sa è personale.[...] >>. Ma siamo sicuri che i fanghi, divenuti pericolosi, devono essere rimossi "personalmente" dall'ex presidente di AdSP e dai citati ex dirigenti di Cmc?...Ma il presidente sperando , forse, in un miracolo che potrà ancora accadere entro quest'anno dice : << Sono 15 anni che questa città sta aspettando la realizzazione di questo progetto... non penso che il problema ora sia costituito da un mese in più o in meno" - Le draghe arriveranno a fine 2019 o inizio 2020 - Container e crociere sono i due settori più in difficoltà e potranno crescere dopo il dragaggio >> Ma quale profonda "intuizione!

### Attuali normative legislative e amministrative per il dragaggio

Grandi progressi sono stati fatti per raggiungere delle linee guida uniformi a modifica e integrazioni della normativa già esistente ritenuta ormai inadeguata e poco chiara.

Il 15 luglio 2016, in attuazione di quanto previsto dalla legge 84/94 ( riforma dei Porti) sono stati emessi i Decreti n.172 e n.173 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, entrati in vigore il 21.09.2016. Il n.172 contiene la disciplina delle modalità' e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale (SIN); il n.173, contiene modalità' e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini. Due provvedimenti che si aggiungono alle modifiche contenute nel Collegato Ambientale in vigore dal 2 febb.2016 (green economy), con cui sono stati semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta e in cui si prevede che la tutela delle acque e del suolo avvenga attraverso le migliori tecnologie disponibili. Con un'altra modifica al Collegato Ambientale, infine, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da SIN a SIR (Siti di Interesse Regionale).

### Ambiente: gestione sostenibile delle aree portuali

Il 24 gennaio 2019 si è tenuto ad Ancona un seminario nazionale nel corso del quale si sono confrontati tecnici del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente di varie regioni, ed esperti di vari istituti di ricerca per dibattere le varie problematiche connesse ad una gestione sostenibile delle aree portuali in applicazione ai decreti 172 e 173/016 sopracitati. Tra le principali fonti di pressioni generate nelle aree portuali è stato anche trattato il problema dei dragaggi i quali provocano tendenzialmente due tipi di danni: uno di natura tipicamente ambientale/naturalistico, con l'alterazione dei fondali e dell'habitat marino; uno legato alla ulteriore produzione di rifiuti, a volte anche classificati come tossici e nocivi. I rappresentanti dell'ARPAE (Agenzia regionale per la protezione ambientale Emilia-Romagna) hanno presentata la gestione dei dragaggi portuali nella Regione evidenziando la necessità di un'attenta ed oculata gestione della risorsa sabbia (difficilmente rinnovabile) che deve essere trattenuta e mantenuta il più possibile, con riduzione delle perdite, quando possibile riutilizzata (riuso) e recuperata se di scarsa qualità ambientale (miglioramento della qualità).

### I “fanghi” o “sabbia” sono sempre rifiuti dannosi per l'ambiente? Cosa è che non va?

Verrebbe da pensare che la problematica è molto vasta e articolata e che, prima di conseguire visibili risultati, sebbene siano già trascorsi quasi 3 anni, dal punto di vista degli utenti portuali, si attende ancora una omogeneità di “valutazioni” e “procedure”. E' evidente che aldilà dei problemi burocratici ancora presenti, al di là dei timori ormai diffusi in tutto il territorio nazionale per il “rischio” sempre presente di vedere bloccate o neutralizzate le gare d'appalto, al di là delle capacità manageriali dei presidenti di AdSP e della efficienza delle strutture amministrative della Portualità, permangono grosse aree di incertezza e fragilità nella classificazione della natura del materiale di escavo e nella reperibilità delle aree di stoccaggio e smaltimento, pur prevedendo il riutilizzo della parte “sana” dei cosiddetti “rifiuti. Ma è un problema esclusivo solo di Ravenna ? O il problema di Ravenna è più appariscente per la vastità degli interventi? Considerando tuttavia che ormai esistono linee guida e normative abbastanza ben definite credo che a Ravenna tutto verte sull'irrisolto problema dell'individuazione delle aree di deposito e smaltimento e su una corretta valutazione della natura dei “fanghi”. Per chi non lo sapesse la sentenza dei fanghi è scaturita da varie denunce e da un esposto alla Procura della Repubblica del famoso Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) “mitico” promotore di innumerevoli battaglie civili e politiche. Sperando di poter meglio incidere sulla comprensione dei gravi problemi che, a torto o a ragione, impediscono o ritardano l'attuazione dei legittimi e vitali piani di sviluppo del porto di Ravenna, riporto qui di seguito uno stralcio delle dichiarazioni di Ancisi al'indomani della sentenza: << [...]Può darsi che la sentenza di ieri sui fanghi del porto sia destinata alla prescrizione causa il lungo tempo intercorso dai fatti - commenta. - Non è del resto definitiva l'assoluzione di una delle due parti

politiche imputate (quale va intesa la SAPIR, società in mano pubblica ravennate). È tuttavia una sentenza storica, che avrà un enorme imponderabile effetto sul destino del porto di Ravenna e della sua economia. Lo vedremo.>>.

<< Ancor prima di quella penale - prosegue Ancisi - la sentenza fa però giustizia politica, con tutti gli avvertimenti che conseguono. Su questo filone delle vicende che hanno letteralmente infangato e largamente affondato il porto di Ravenna e dintorni (vedi Pialassa Piomboni), l'indagine penale è stata avviata da un meritorio esposto dell'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA). Ma se la città vi è stata partecipe, l'ha sostenuta e vi ha concorso, nessuno può smentire o far finta di ignorare che sia stato esclusivamente per mano di Lista per Ravenna, nella persona del sottoscritto. Non altri del Palazzo si sono battuti strenuamente, altri l'hanno invece contrastato, altri anche hanno reagito contro la persona, perché si affermassero i principi cardine della nostra battaglia per il corretto impiego dei fanghi di dragaggio del porto, oggi diventati sentenza: e cioè che questi fanghi sono rifiuti, almeno fino a quando stanno nelle casse di colmata; in quanto tali, sono di proprietà dell'Autorità portuale; mantenerli in deposito oltre i tre anni massimi dettati dalle autorizzazioni (nel nostro caso, scadute tutte tra il 2012 e il 2014) è un reato ambientale; tocca ai responsabili procedere alla loro rimozione e alla bonifica dei siti inquinati, nonché ovviamente (aggiungo io) a rifondere successivamente in sede civile gli enormi danni inferti alla comunità, qui rappresentata da Autorità portuale e da Comune e Provincia. Ci sarà molto da discutere e da combattere. Aggiungo però qualcosa da consigliere comunale sulle responsabilità del sindaco[...] >> Ancisi , in sostanza, imputa non solo al committente dei dragaggi, ma anche all'esecutore ed al proprietario dei siti delle casse di colmata, l'utilizzo di discariche abusive e mancate garanzie con danni erariali per un miliardo di euro (!)

### Conclusioni senz'altro sbagliate di un "qualunquista"

E' sconcertante il compiacimento di Ancisi, per la sentenza, come pure per "l'effetto "imponderabile" sul destino del porto di Ravenna (sic!). Considerando anche lo sfogo di Daniele Rossi, viene da pensare che, forse, il sistema migliore per salvaguardare l'ambiente sia quello di rimandare "sine die" i dragaggi, visto che si inseriscono in scellerati progetti di sviluppo non sostenibili ambientalmente. Da un punto di vista strettamente ambientalistico, il semplice movimento della sabbia ( dire "fanghi", però fa più impressione) è già nocivo alla flora ed alla fauna marina per tutte le sostanze nocive che si propagherebbero... Poi, da quanto si evince dalla sentenza e dalle motivazioni del "denunciante"( per ora) c'è un altro problema insormontabile : i fanghi depositati nelle casse di colmata, dopo tre anni, per legge, diventano pericolosi per l'ambiente e vanno rimossi per essere depositati in "cava" o "altrove" (dove?)...o essere "smaltiti" (come?). Poi mi sembra di capire che non siano più pericolosi...E qui mi fermo, credo di non aver capito niente e attendo lo sviluppo degli eventi. Questo mi "tocca", per essermi interessato di cose più grandi di

me... Tuttavia, posso affermare che ne vedremo delle belle.....E il porto attende....come sempre...!!!

## Tobia Costagliola

PS per Decio Lucano

In questo contesto ed in questa dimensione continuo ancora con l'argomento dragaggi. Quando affronto un problema mi piace approfondirlo e svilupparlo in tutta la sua dimensione e quindi mi piacerebbe, purtroppo , scriverne e riscriverne,fin quando non ho esaurito la materia...So che non è possibile e che è difficile trovare lettori sintonizzati sulla stessa lunghezza d'onda. Potrei essere soddisfatto nel constatare di aver contribuito a riempire qualche pagina ( forse un po' troppe) delle tue news ...ma, purtroppo non è così. Ma , cosa voglio, in definitiva? Vorrei trasmettere, almeno a te ( devi quindi sopportarmi) alcune mie considerazioni ulteriori che avrebbero allungato ancora di più..il brodo....

Avrai notato che i materiali di escavo depositati dagli anni '80 sono diventati "per sentenza" : rifiuti. Non si conoscono ancora le motivazioni della sentenza ma, come ho riportato, il denunciante nel suo esposto alla Procura faceva chiara menzione di rifiuti che,dopo tanto tempo di giacenza avrebbero inquinato le falde sottostanti. Nessuno ha parlato di fare una accurata ed estesa analisi di questi "rifiuti" per stabilire " la verità". Permane l'equivoco in cui sguazzano gli ambientalisti secondo cui la sabbia ( per me,a vederla, è sabbia o terriccio, come quello che è sulle rinomate spiagge dell'Emilia Romagna) degli escavi è considerata " rifiuto": Di fronte a questo termine " si ferma l'orologio" : è un tabù ...

Qualche dettaglio ulteriore fornito dal gruppo di coloro che si dichiarano "vincitori":

<< Un quantitativo di materiale enorme, da oggi senza più dubbi da considerarsi rifiuto a tutti gli effetti, e altrettanto senza alcun dubbio da doversi obbligatoriamente recuperare/smaltire secondo le norme che disciplinano i rifiuti . Il nuovo progetto dell'Autorità Portuale, approvato dal Cipe, prevede lo svuotamento della sola cassa Nadep con il trasferimento del materiale nella cassa di colmata Trattaroli che a sua volta dovrà essere prima svuotata del materiale al suo interno e conferibile in cava: queste due operazioni richiederanno circa 150mila viaggi di camion per un costo stimato tra 7 e 10 milioni di euro compresi nei 235 totali previsti per il progetto. "Tutta la tempistica e il successo di questo progetto girano attorno alla cassa Nadep", spiegò Rossi alla presentazione pubblica del progetto. A tutt'oggi nulla si sa ancora di quando la gara per la progettazione esecutiva dei dragaggi verrà bandita, né se l'Autorità Portuale sarà in grado di sostenere i costi dell'appalto alla luce delle recenti decisioni europee che sanzionano come aiuti illegittimi gli indispensabili finanziamenti statali. Ora quest'altra tegola, tutt'altro che imprevista o imprevedibile ma della cui esistenza il Presidente dell'Ente Porto (e il Sindaco) si è sempre deliberatamente disinteressato >>

Quanto sopra per completare il quadro informativo già chiaramente esposto dall'ingenuo (?) presidente AdSP Daniele Rossi riportato nel mio testo.

**Tobia Costagliola**

---

**Una casa lontano da casa**

## **STELLA MARIS GENOVA**

**Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 - 16126**

**Tel/Fax 010.265684**

**Email: [genoa@stellamaris.tv](mailto:genoa@stellamaris.tv) - [www.stellamaris.tv/genoa](http://www.stellamaris.tv/genoa)**

**Codice Fiscale 01149970996 ( 5 per mille )**

### **Sintesi della Relazione Pastorale 2018**

**Carissimi Amici; è passato un altro anno di Apostolato del Mare ricco di tanti doni e speranze. Ringrazio ancora una volta tutti i volontari riconfermandone la stima, la professionalità e l'amore che mettono in questo servizio, gli amici, i benefattori e tutti quelli che a vario titolo hanno reso possibile la vita dell'Associazione.**

**Nel corso dell'anno 2018, la Stella Maris di Genova ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi, grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite a bordo e nei centri di Genova Dinegro e Prà/Voltri al VTE.**

**Nel 2018 sono state visitate 1537 Navi , incontrato a bordo 31767 Marittimi.**

**+ 16% rispetto al 2017**

**Ospitati nei Centri Stella Maris 1171Marittimi**

**Nel corso dell'anno 2018, la Stella Maris di Genova ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi, grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite a bordo e nei centri di Genova Dinegro, Pra-Voltri VTE e**

**Multedo, i cui risultati sono riportati nelle relative tabelle. Volontari coadiuvati, da studenti del Nautico interessati ai crediti formativi che prendono familiarizzazione con l'ambiente marittimo insieme ad alcuni diplomati in attesa di imbarco e specializzazione che ci hanno consentito di essere operativi anche nel mese di agosto. (molti di questi Giovani continuano il servizio presso l'Associazione diventando volontari attivi anche dopo la Maturità )**



I dati che riportiamo del 2018 sono relativi alle navi visitate e analizzate a fini statistici (tipologia delle navi, rilevazione del numero di marittimi imbarcati e loro nazionalità), così ripartite: 964 a Genova e 573 Pra-Voltri e

Multedo per un totale di 1537 navi e di 31767 marittimi imbarcati con un incremento del 16% rispetto al 2017

Nel corso del 2018 durante le visite a bordo abbiamo riscontrato un progressivo miglioramento delle condizioni ambientali (in aumento le navi con internet) e contrattuali in termini di permanenza a bordo. Per il personale asiatico i contratti hanno un trend a scendere verso i 10/9/8 mesi.

Le news nelle varie lingue che portiamo a bordo sono sempre gradite. Ai marittimi Italiani distribuiamo copia del giornale Vita e Mare, periodico di cultura e informazione sulle attività marittime, organo di stampa del Collegio

Nazionale Capitani L.C. e che riceviamo via e-mail. E' sostenuta la richiesta di Sim da parte dei marittimi per

potersi collegare in internet con il proprio telefonino. La priorità di avere internet ha superato quella di telefonare. Le nuove Sim internazionali consentono entrambe le possibilità: al momento rimane semplice il collegamento telefonico, più laborioso quello internet.

Stella Maris Genova

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 - 16126

Tel/Fax 010.265684

Email: [genoa@stellamaris.tv](mailto:genoa@stellamaris.tv) - [www.stellamaris.tv/genoa](http://www.stellamaris.tv/genoa)

Codice Fiscale 01149970996 ( 5 per mille )

Di queste navi abbiamo riportato in tabella quelle con equipaggio di unica nazionalità che assommano a 377 navi pari al 24,53% del totale ; con 2 nazionalità : 370 navi pari al 24,07%. Le 747 navi del 2018, con una e due nazionalità rappresentano il 48% delle navi visitate e analizzate (44% nel 2017) , mentre quelle con tre e più nazionalità ammontano ad un pur sempre significativo 52% (56% del 2017) con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di diversa lingua, cultura e tradizioni alimentari. Questo può accrescere il

disagio dei marittimi a bordo, e rappresentare un rischio in caso di grave incidente della nave dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo (inglese) è determinante, per impartire o ricevere un ordine, per la propria ed altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave.

**Numeri di Nazionalità negli equipaggi delle Navi Visitate:**

Riferendoci alle 1537 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella Filippina con 9350 marittimi pari a 29,43% del totale (8279 e 30,35% nel 2017). Al secondo posto segue l'India con 4328 marittimi 13,62% (2841 e 10,41% nel 2017), terza l'Italia con 3381 marittimi 10,64% (3483 e 12,77% nel 2017) segue , l'Ukraina 2444, la Cina (PRC-Taiwan) 1743, la Turkia 1725, la Russia 1097,, Romania 1055, Polonia 574 e così via come da tabella.

Nel 2018 abbiamo rilevato un aumento di marittimi Indiani, Romeni, Cinesi, Turki, Tedeschi e una diminuzione di marittimi Polacchi. Per quanto riguarda il numero di marittimi Italiani meno 102 rispetto al 2017, è dovuta alla decisione di dare a volte precedenza alla visita di navi di bandiera estera dove le condizioni dei marittimi sono meno garantite rispetto alle navi con bandiera Italiana. Stabili Ucraini e Russi. Nella voce "Altri paesi Asiatici" (1363 marittimi contro 1265 nel 2017) sono raccolte le nazionalità Myanmar, Sri Lanka, Thailandia Indonesia e Malesia. Sotto "Altri paesi" (4159 marittimi contro 3438 nel 2017) abbiamo una miscelanea di nazionalità, ciascuna con poche decine di unità, ma significative complessivamente, relative a paesi come Danimarca, Olanda, Croazia, Slovenia Serbia, Montenegro, Grecia, Spagna Siria, Egitto, Tunisia Africa (Togo, Benin, Nigeria, Capo Verde, Tanzania) Nord Centro Sud America, e Oceania (Kiribati).

Nelle nostre due sedi di accoglienza di Genova e di Voltri, abbiamo istituito un registro delle presenze dei marittimi che nel corso del 2018 ha documentato la visita di 1171 marittimi imbarcati su 263 navi. La ripartizione dei marittimi tra i due centri e le loro nazionalità sono riportati nelle relative tabelle.

L'operato della Stella Maris è rivolta a questi lavoratori del mare, invisibili per la gran parte della gente, ma indispensabili per le economie mondiali, dove, a bordo e nelle nostre sedi, viene loro offerto il calore di una ospitalità disinteressata "una casa lontano da casa".

Paolo VI nel 1970, in una serie di appunti scriveva, a proposito dei marittimi, "Voi, gente del mare, aprite al mio pensiero orizzonti sconfinati e suggestivi, gli orizzonti dell'umanità che affida alle onde il proprio destino per navigare, per lavorare, per trafficare, per esplorare, per tessere fra gli abitanti della terra relazioni di ogni genere. Voi fate del mare, che pare invalicabile elemento e che separa gli uomini fra loro, una via di comunicazione, anzi la più largamente e febbrilmente percorsa. Voi avete per casa la nave, per campo di lavoro il mare, per patria il mondo."

Un benvenuto e un sorriso rendono l'accoglienza rispettosa verso queste persone di mare indipendentemente dalla loro nazionalità e dalla fede professata.

Diacono Massimo Franzì

Assistente Spirituale Stella Maris di Genova

---

## LE LEZIONI DEL PROF. SANNINO

Ma Sirio si può determinare anche solo con le Effemeridi

*Caro Decio, Stavo preparando delle considerazioni sui "numerini" dei politici un po' snob, sul presunto ateismo naturale degli scienziati,*

*sulla polemica sempre in atto tra "le due culture" specie in Italia. Poi ho in elenco Pierre Bouguer l'uomo che più di tutti ha contribuito al progresso della nave e della navigazione. Lavoro sempre alla nota su Scialoja e la sua scuola di diritto marittimo e ad una visitina sulla longitudine, sempre esaminati sotto il profilo storico culturale oltre che scientifico e tecnico. Il "vocabolario" di termini di Tobia Costagliola l'ho trovato molto utile. Intanto con l'aiuto di Balestrieri (che ti manda i saluti) ed altri stiamo rifinendo i contenuti di una Conferenza in onore di Mastro Girolamo Palomba centrata attorno alla figura del maestro d'ascia, dei cantieri, della feluca San Giuseppe Due e del suo capitano-armatore Ajmone Cat, conferenza che potrebbe tenersi nel mese di marzo al Circolo Nautico di Torre del Greco. Posso anche dirti che ad un riscontro ulteriore (Montanelli, Michele Placido ed altri) la contestazione studentesca fatta su DLNEWS appare più equilibrata e che i capi (Cohen Bendit, Rudi, Mario Capanna...etc.) anche sotto il profilo etico lasciano molto a desiderare. Ho letto su Vita e Mare di un Com.te, penso di nave da crociera, che ricavava per un passeggero l'ora del sorgere di Sirio. Una nota simpatica ma il Com.te oltre alle effemeridi ed allo Star Finder ha usato anche il Flora per i calcoli che non credo sia tra le dotazioni di una nave; si vede che è rimasto affezionato alla sua arte nautica ora mandata in pensione dalla tecnologia. Per non scoraggiare i giovani il sorgere di Sirio si può determinare anche con le sole effemeridi seppur in termini meno precisi. Intanto ti invio la noticina sulla Terra se può interessare e mi rendo conto di averti sottratto non poco tempo utile.*

*Un abbraccio,*  
*Silvestro*

## LA TERRA: UNA SIGNORA AFFASCINANTE DALLE FORME MISTERIOSE ( CHE NOI NON CONOSCIAMO)

La Terra è la nostra casa, la nostra dimora e la dimora di tanti esseri animati, viventi. Lasciamo stare i grandi quesiti se nello spazio cosmico sia la sola ad avere forme di vita o se vi siano altri corpi celesti con caratteristiche simili. Limitiamoci qui a vederla da vicino, nelle sue forme e nelle sue dimensioni. L'uomo cacciatore la percepiva nel suo orizzonte visibile ritenendola più o meno come un disco piano, piatto; e così la ritenevano i primi pensatori come Talete e gli altri in quel di Mileto. Ma poi si accorsero che l'orizzonte dalla collina e dal monte risultava più ampio; la nave appariva e scompariva un po' alla volta; l'ombra della terra sulla Luna durante le eclissi era sempre circolare, i naviganti durante gli ozi invernali riferivano di stelle che apparivano e scomparivano, che si vedevano più alte o più basse... e perciò, per spiegare i fenomeni, o come si diceva allora per conservarli, pensarono ad una forma sferica, come ci tramanda

Aristotele nel suo *De Coelo*. Subito i matematici vollero misurare le dimensioni di questa sfera, il suo raggio, la sua circonferenza massima. Ed è ancora Aristotele a informarci che tale misura (forse fatta da Eudosso?) risultava di 400.000 stadi, quindi non proprio così grande per cui dai lidi della Spagna all'India si poteva navigare. Meno di un secolo dopo Archimede, uno dei più grandi matematici di ogni tempo, ritiene che la Circonferenza terrestre sia di 300.000 stadi; ma passano pochi decenni ed Eratostene esegue la sua famosa misura, descritta da Cleomede e riportata in tutti i libri di "Geografia Astronomica". Plinio il Vecchio nel ricordare il valore della misurazione di 250.000 stadi la definisce un "inprobum ausum" vale a dire un'impresa portentosa; ed il grande astronomo Ipparco (II a.C.) la ritenne attendibile. Ma quale è il valore dello stadio? Un problema che ha arrovellato le menti di schiere di studiosi. Se si opta per lo stadio attico di circa 157.5 metri, il più ragionevole e più probabile, si perviene ad una misura molto vicina a quella reale, con un errore inferiore all'1%. Ma circa un secolo dopo il geografo Posidonio della scuola stoica, amico e maestro di Cicerone, fece un'altra misura basata sulla stella Canopo. E' ancora Cleomede a informarci e specificare che la stella Canopo al meridiano si vedeva sfiorare l'orizzonte a Rodi, mentre ad Alessandria, ritenuta sullo stesso meridiano, si vedeva alta 1/48 dello Zodiaco. Poiché la distanza Rodi-Alessandria era stimata in 5.000 stadi, Posidonio ne dedusse un valore per la Circonferenza di 240.000 stadi, valore buono malgrado un doppio errore sulla distanza stimata tra i due luoghi e la differenza di latitudine calcolata degli stessi, errori che si compensavano in parte.

Ma Tolomeo nella sua *Geografia* corresse solo l'errore sulla distanza ed assunse un valore di 180.000, stadi errato per difetto, e fu ritenuto valido dagli enciclopedisti medievali fino alla vigilia delle Grandi Scoperte Geografiche. (L'errore nella misura di Posidonio era dovuto al fatto di ritenere la stella Canopo sfiorare il mare al meridiano di Rodi. In realtà Canopo che è la stella più luminosa dopo Sirio, non può essere vista all'orizzonte ma solo ad un'altezza non inferiore ad un paio di gradi perché anche con cielo terso la sua luce viene assorbita totalmente dall'atmosfera per altezze vicine all'orizzonte. La cosa strana è che di questo fatto non si accorse Tolomeo, che alla fine optò per un valore meno attendibile di quello di Eratostene, ma pare non sia stato segnalato da nessuno studioso finora!). Peraltro l'ipotesi della Terra sferica poneva alcuni problemi tra cui quello degli antipodi. Si diceva: se un uomo si sposta sul globo terrestre fino a pervenire al punto diametralmente opposto si verrà a trovare con i piedi contro i piedi di chi sta all'altro estremo del diametro terrestre (da cui antipodi) e questa condizione era inconcepibile per molti. Inoltre con i Padri della Chiesa, dal secondo secolo dopo Cristo, si ritornerà a sostenere una dottrina della Terra piatta, secondo le indicazioni della Bibbia, specie per opera di Lattanzio, che negava l'esistenza degli antipodi; Sant'Agostino si manterrà in una posizione meno rigida, più fluida.

Mentre la cultura dell'Europa non osava mettere in dubbio l'autorità di Tolomeo, secondo il principio dell'ipse dixit (lo ha detto lui e non si discute!), gli astronomi arabi di Al-Mamoun nel IX secolo fecero due misure, una nella piana

di Palmira e l'altra nel deserto del Singiar: misurarono l'altezza del polo in un luogo e poi si spostarono lungo il meridiano fino a che tale altezza fosse variata di un grado; i percorsi misurati con una corda diedero due valori di poco diversi. La media dei due valori fornì il modulo di 56 e 2/3 miglia al grado pari a 4.000 braccia nere al grado, con un errore inferiore all'1%. I valori furono resi noti da al-Farghani (o Alfragano) nel suo libro di Astronomia o Libro delle Stelle diffuso nella Cristianità e noto anche a Dante. Purtroppo le miglia arabe di 1973 metri furono confuse con le miglia romane o italiche di 1480 metri con un errore di circa il 25% in difetto come quello di Tolomeo. Tuttavia occorre notare che il valore era espresso anche in braccia e quindi si poteva evitare la confusione, ma tant'è, succede! Intanto gli arabi, oltre a misurare il meridiano con grande precisione ridussero la lunghezza del Mediterraneo, valutata in eccesso da Tolomeo in 62°, a circa 50°, valore che sarà poi affinato dai naviganti italiani delle città marinare e portato a quello reale di circa 40°.

Discussioni molto accese si ebbero alla vigilia e durante le scoperte geografiche non solo sulle dimensioni della Terra ma anche sulla estensione in longitudine delle terre emerse. Le idee in tema di geografia e di cosmografia di Cristoforo Colombo sono l'esempio fulgente. Il Genovese seguendo le indicazioni dell'Imago Mundi del cardinale Pierre d'Ailly si convinse di un Terra più piccola di circa il 25% e della estensione delle terre emerse a oriente molto più grande. Ma i naviganti che andavano lungo le coste africane, verso sud, verso gli antipodi, una volta ritenuti inesistenti, dovevano avere un rapporto con la Terra non libresco, più intimo, leale, sincero, carnale.

Essi cominciarono a impiegare nelle navigazioni un modulo di 56 e 2/3 leghe al grado (1 lega = 4 miglia italiche = 3.2 miglia nautiche) con un errore in difetto di circa il 11%. Il rapporto con la Terra diventava sempre più forte, più stretto; i naviganti osarono abbracciarla, cingerla e si convinsero che il grado valeva almeno 17.5 leghe con un errore in difetto del 7%, il quale scendeva al 4% nella valutazione del navigatore Duarte Pacheco Pereira. Peraltro una valutazione in leggero difetto andava bene ai naviganti i quali ritenevano più prudente stimare di trovarsi indietro nella propria posizione piuttosto che finire sugli scogli. Circa la forma, la Terra riceve una curiosa attenzione da parte di Cristoforo Colombo. Durante il terzo viaggio il Genovese, in una fase di avanzato misticismo, in prossimità dell'isola Trinidad ha la sensazione di staccarsi da una superficie sferica e di essere sollevato in alto con la nave, sulla sommità di una protuberanza o pezon a guisa delle tette di una donna, di una mujera, mentre "sente" di andare in discesa quando si allontana da Trinidad. Egli ritiene di essere arrivato nel Paradiso Terrestre e pensa che la Terra non è proprio sferica ma a forma di una pera con una protuberanza in quel luogo.

Con le nuove scoperte le terre emerse vengono posizionate con sempre maggiore precisione. La Terra indossa una veste variopinta. Qualcuno cerca di misurare meglio le sue dimensioni che assumono importanza crescente nei rapporti politici tra gli stati come nel Trattato di Tordesillas del 1494, in base al quale Spagna e Portogallo, col beneplacito del Papa, si divisero il mondo. La raia a 370 leghe a ovest delle isole del Capo Verde fu voluta da Re Joao II perché

salvaguardava i suoi interessi sulle terre a ponente e a levante per le precise conoscenze che aveva sulle dimensioni della Terra e della sua geografia.

Con le scoperte geografiche la funzione dei naviganti di una valutazione più congrua della Terra e della sua geografia, rispetto al retaggio dell'antichità, si è esaurita. Ma occorre procedere a migliorare la conoscenze di tali dimensioni sia per motivi scientifici sia per motivi politici. Nel 1615 il fisico olandese Snell misura un arco di meridiano impiegando per la prima volta il metodo delle triangolazioni ed ottiene un valore del grado errato in difetto del 3%. Poco dopo, nel 1636, l'inglese Norwood ottiene un valore errato in eccesso di poco superiore al 1%. Arriviamo al 1670 quando l'abate Jean Picard, su incarico di J.B. Colbert, misura il tratto di meridiano tra Parigi e Amiens impiegando strumenti molto più precisi. Egli ottiene un valore del grado di meridiano con un errore di appena una parte su mille ed attendibile per la metodologia della misura impiegata. Newton userà tale misura per completare alcuni aspetti della sua geniale teoria della Gravitazione Universale che sarà pubblicata nel 1687. Ma proprio tale teoria riproponeva un dubbio già avanzato da Huygens nel 1672, in seguito a misure del periodo di un pendolo fatte da Richer all'equatore. Se la Terra ruota attorno al proprio asse le forze centrifughe devono produrre un rigonfiamento equatoriale e conseguente schiacciamento ai poli. Ne segue che il valore del grado per una figura non sferica deve aumentare nel procedere dall'equatore ai poli. Il ragionamento di Huygens e di Newton era corretto ma occorre procedere ad una verifica sperimentale. Seguono altre misure ma i risultati non soddisfano. Riusciva palese che si doveva misurare l'arco di meridiano a latitudini molto diverse. Fu così che l'Académie des Sciences impegnò alcuni dei più prestigiosi scienziati ed inviò nel 1735 una spedizione in Perù guidata da Godin con Bouguer e La Condamine ed un'altra in Lapponia guidata da de Maupertuis e Clairaut. I risultati geodetici decretarono una Terra assimilabile ad un ellissoide di rivoluzione con uno schiacciamento dato dal rapporto  $(a-b)/a$ , essendo  $a$  e  $b$  i due semiassi. Da allora tutta la cartografia geografica doveva riferirsi ad un Terra sferoidale. Ma i due semiassi dovevano essere determinati con sempre maggiore precisione. Molti eminenti astronomi/geodeti lavorarono per fornire parametri dell'ellissoide terrestre a cominciare da Maupertuis per passare ad Airy, Everest, Bessel, Clarke, Hayford...

Ma la Terra presentava una distribuzione irregolare delle terre e dei mari per cui la sua forma era più complessa di un semplice ellissoide. Si pervenne così al concetto di geoidi che teneva conto delle anomalie dovute alla sua costituzione. E le misure continuavano per meglio definire la sua forma e le sue proprietà. Il 4 ottobre 1957 viene inviato il primo satellite artificiale, lo Sputnik 1, e comincia una nuova era. Dallo studio delle perturbazioni sulle orbite dei satelliti si ricavano nuove indicazioni sulla forma e sulla natura della Terra. Il modello che la rappresenta, chiamato datum, è costituito da complesse formule matematiche ed evolve in continuità. Quello più recente viene indicato con la sigla WGS-84 ed è il riferimento per la cartografia. Ma perché tanta precisione? Se si pensa che terreni, case, strade, edifici, sono rappresentati sulle carte, ora anche

elettroniche, e non devono dar luogo ad ambiguità, a contenziosi (locali, regionali, nazionali, sovranazionali) si comprende l'esigenza di una sempre più fine conoscenza della Signora Terra. Inoltre il controllo del livello del mare, anche per aggiornare i dati climatici, o lo smottamento di terre cause di frane, o lo scioglimento di ghiacciai richiedono dati conoscitivi sempre più precisi. Peraltro i sofisticati sistemi di navigazione installati anche su automobili non sono che il prodotto di attività di misure finalizzate a conoscere meglio forme e dimensioni del pianeta Terra. Intanto in questa dimora geofisica, che è la Terra, vivono un'infinità di esseri animati, viventi, sia animali che vegetali, con le loro caratteristiche, la loro evoluzione, il loro equilibrio biologico e di habitat che non sembra facile a comprendere e quindi a governare da parte dell'uomo la cui esistenza, la cui funzione, le cui finalità rimangono un mistero sempre più profondo e incomprensibile.

Silvestro Sannino, 5 febbraio 2019

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### Lettera privata, non perdiamo di vista il passato

Gentile Decio Lucano, buongiorno! Io mi considero un marittimo virtuale perché ho seguito mio marito, ci conoscevamo fin da ragazzi, in ogni momento della sua carriera, dall'esame per il "patentino" a Venezia a quello della "patente" a Trieste poi, da moglie, a tutti i suoi avanzamenti di carriera fino a Direttore di Macchina. Ogni "step" veniva superato con sempre maggiore competenza data da una dura esperienza sul campo, era un avanzamento step by step, semplice ed efficace che non mi è parso mai che si dovesse cambiare: mi pare che allora, con questo tipo di percorso formativo, nessun equipaggio abbia mai portato "na nave in sci schêuggi"\* per mancanza di esperienza o di conoscenze specifiche... Mi si potrà obiettare che i nostri sono tempi in cui il progresso in ogni campo, specialmente nell'informatica, avanza veloce come non mai, richiedendo ben altre complesse conoscenze. Ma oggi non ci sono giovani che non possano tenerne il passo, perché sono nati e cresciuti insieme ad ogni tipo di innovazione e perché credo che l'Istituto Nautico dia loro comunque, come ha sempre fatto, ottime basi in ogni campo. Se no, cosa ci starebbe a fare? E' possibile che, ritornando col pensiero a tempi a me tanto cari, mi sia lasciata guidare troppo dal sentimento. Mi scusi se mi sono impicciata... Ma io continuo a pensare che si dovrebbe sempre innovare senza perdere completamente di vista il passato... I miei più cari saluti. Carla Mangini

2015

\* non so se è la grafia giusta...

Carla Mangini