

Forum “Shipbuilding & Shipowners”,¹

Martedì 21 maggio si svolgerà a Genova, presso la sede dell’Istituto Nautico San Giorgio (Auditorium) la quarta edizione del Forum “Shipbuilding & Shipowners”, organizzato dalle testate TTM e The MediTelegraph e moderato da Angelo Marletta.

I temi scelti quest’anno sono l’introduzione della normativa IMO 2020 sulle emissioni delle navi e la progettazione di navi autonome. I lavori, che saranno introdotti dal presidente della Regione Giovanni Toti e dal direttore del Secolo XIX Luca Ubaldeschi, inizieranno alle 9 per concludersi alle 13.30 e vedranno come sempre il coinvolgimento dei principali protagonisti della comunità marittima e finanziaria nazionale (il programma è disponibile all’indirizzo <http://forum.themeditelegraph.com/>).

Una cartolina che vale un tesoro

Cari lettori,

ho ricevuto una cartolina da Procida da due amici indefettibili, Domenico Ambrosino, giornalista direttore di ProcidaOggi e Salvatore Scotto di Santillo , grandissimo capitano e responsabile delle navi oceanografiche del CNR.

Che idea , un libro pensante questa cartolina, altorchè parlare parole , questa cartolina fa pensare , fa ascoltare se stessi. In senso costruttivo non disfattista.

Quasi contemporaneamente è arrivato un libro atteso, Voci sul mare , Interviste in tre domande di Marco Molino , edizioni Martin Eden, 110 pagine, € 12.

Molino è un giornalista che s’interessa di tematiche storiche e sociali, ma è anche un ottimo redattore del sito web [informazionimarittime](http://www.informazionimarittime.it); ha scritto nel 2015 Cortocircuito Mediterraneo, che abbiamo apprezzato perché come una elettricità statica mette in moto le nostre sopite antenne dell’animo. Scrive

1

Molino in Voci sul mare: “ ero un fanciullo ed ero già vecchio come il mare ... quando voglio posso squarciarlo con quattro bracciate ... oggi invece lo tratto con maggior rispetto.” Il libro raccoglie sedici interventi mirati , cominciando da Simone Perotti , Massimo Clemente, Jannis Korintios, Michele Stefanile, il sottoscritto, Patrizia Varone, Alessandro Maruccia, Osvaldo Cammarota, Luigi Gatto, Ingvkld Jjensen, Ciro Raia, Marco Perillo, Pino Veneroso, Maurizio Simeone, Luca Sisto, Paolo Bosso . Dall’amboente, alla archeologia, alla navigazione, all’urbanistica, agli operatori territoriali, agli armatori, ai pescatori, un contenitore di mare che è molto più utile di tutti i convegni ripetitivi che avvengono in questo periodo. Nel prossimo DL NEWS presenteremo Omero nel Baltico, la geografia, anzi la corografia poetica, la storia del, più grande e forse il primo libro di mare mai scritto, Odissea.

n cantiere c’è un prezioso intelligente libro di promozione storica e turistica di Marcella Rossi Patrone e Teresa Wendler, bilingue intitolato Breve storia di Nervi. Una pubblicazione intelligente, graficamente accattivante testi di Marcella e fotografie di Teresa Wendler per turisti affascinati e curiosi .Ne parleremo. In questo paese non ci resta che l’arte, la storia e il paesaggio, cioè il turismo. (DL)

PIETRO COSTA

L’ingegner Pietro Costa è mancato improvvisamente.

Ci eravamo sentiti al telefono qualche giorno fa prima della sua partenza all’estero. Una lunga amicizia e stima ci legava da tanti anni. Ci aveva mandato da Miami un articolo sui sinistri che abbiamo pubblicato nella precedente DL NEWS , era in campana , ma la vita non la decidiamo noi, lo ricordo quando venne nel mio tempio nerviese e mi chiese di collaborare a TTM , gli dissi:”Piero articoli sintetici, la sintesi è sinonimo di intelligenza (ci riferivamo ad articoli tecnici)” Mi fu sempre grato di questo consiglio. Lo ricordo ancora nella sede della collezione Costa al grattacielo di Genova dove curava la storia i reperti, i documenti della compagnia di navigazione che da qualche anno è stata trasferita alla Fondazione Ansaldo. Caro Piero, ti ricorderemo con affetto e stima, il nostro cordoglio alla famiglia. (DL)

RIVISTE

Vita e Mare marzo-aprile , periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime organo si stampa del Collegio Nazionale Capitani LC e M diretto da Bettina Arcuri .

Sea History, quarterly , organo della National Maritime Historical Society , (USA) the Art, Literature, Adventure , Lore & Learning of the Sea, *seahistory@gmail.com*

Democratici sprovvisti di ideale democratico.

Un paese diviso in due blocchi, solo che uno, a sinistra, non permette di esprimere giudizi, essere in disaccordo su concetti e temi sociali e politici non graditi a sinistra, un modo di ragionare che ha contagiato media e uomini legati alla politica. Sono stupefatto , io la penso diversamente : e allora? Sono da biasimare, sono razzista ?

Sovranismo

<<...seguendo le linee dell'analogia evoluzione anglosassone... prima ancora che francese , in base al principio , tuttora valido, espresso dall'art. 3 della Dichiarazione dei Diritti dell'uomo, formulata a Parigi nel 1789 dall'Assemblea Costituente : Il principio di ogni sovranità risiede essenzialmente nella Nazione . Quelle parole fondevano in un tutt'uno l'identità di appartenenza che è poi la cultura di ogni popolo ,con la sovranità e la democrazia...>>

(*Dalla Rivista Marittima , nov. 2018, editoriale del Direttore responsabile Daniele Sapienza*)

Il medioevo della sinistra

Dopo Sinistra e Popolo, il conflitto politico nell'era dei populismi di Luca Ricolfi, 2017, ecco La notte della sinistra di Federico Rampini tutt'e due importanti intellettuali di sinistra che hanno messo su “ carta “ il loro disagio e il loro bisogno di mettere a posto una scacchiera ideologica con i pezzi sparpagliati .

Il recente libro di Rampini è storia verità economia, riguarda tutti noi, si affaccia alla grande finestra del mondo con pragmatismo dagli errori dei presidenti Usa , all'Europa, alla Cina, all' Europa, all'Italia. Non commentiamo oltre, leggetelo per capire quanto sia sciocco dividerci in sinistra buona e destra cattiva, come purtroppo avviene nel nostro Paese.

Festival del Mare

**Il 16-18 maggio a Genova a cura della Università si terrà il Festival del Mare .
Tra i temi waterfront del porto; economia marittima; crociere, turismo; open
innovation, nuove professioni.**

info@clickuteam.italy

News dal Propeller Club

Le fotografie del Porto di Genova tra gli anni sessanta e settanta del Novecento.

**Di concerto con il Museo del Mare, ed in concomitanza con il Festival del Mare,
siamo lieti di partecipare un particolare evento che si terrà
venerdì 17 maggio dalle ore 17,00 per l'inaugurazione della
mostra fotografica Ferdinando Magri.**

**Le fotografie del Porto di Genova tra gli anni sessanta e settanta del Novecento.
Tale evento prevede, oltre al momento simbolico dell'inaugurazione di tale
mostra - alla quale sono stati invitati il Sindaco di Genova, dott. Marco Bucci, il
Presidente della AdSP della Liguria Occidentale, dott. Paolo Emilio Signorini, ed
il Comandante del Porto di Genova, Amm. Nicola Carlone –, anche la
presentazione del Volume “Ferdinando Magri. Le fotografie del Porto di Genova
tra gli anni sessanta e settanta del Novecento” edito da De Ferrari Editori,
nonché un incontro, presieduto dal nostro socio Avv. Enrico Molisani, nella sua
 veste di promotore del volume ed organizzatore dell'evento,
sul tema: Il porto di Genova dagli anni sessanta ad oggi:
le tendenze evolutive in tema di salute e sicurezza portuale
propellergenoa@propellerclubs.it**

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

Carichi secchi: continuano I tempi duri per le grandi barche .

**Le trascorse settimane caratterizzate dalle festività pasquali prima cattoliche
poi ortodosse sono state contraddistinte da un mercato dei noli ancora una volta**

sostanzialmente volatile. All'inizio della terza settimana di Aprile il settore delle maxi bulker (Capesize) ha fatto registrare un picco positivo sulla rotta C5 (minerale dalla costa Australian occidentale verso la Cina) che è saltata dai 6,5 dollari /tonnellata ai 7.75/7.50 per poi ripiombare a fine settimana ai livelli iniziali. Sebbene la volatilità sia intrinseca del mercato dei noli questo non significa facili negoziazioni e molti armatori con tonnellaggio in Pacifico hanno preferito aspettare la settimana successiva sperando in un secondo rialzo dei noli poi non realizzatosi. Similmente anche il mercato Atlantico ha conosciuto una vampata durante la burrascosa settimana durante la quale le trattative sono state maggiormente influenzate più dal sentimento che dai fondamentali. Le importazioni indiane sono state particolarmente limitate influenzate dalle distruzioni alle infrastrutture portuali causate dal ciclone tropicale "Fani" che ha portato piogge torrenziali e venti sino a 200 km orari. I lavori in questa seconda settimana di Maggio riprenderanno realmente dopo un lunedì festivo in Inghilterra (bank holiday), in Sud Corea (childrens' day) e Giappone con deboli aspettative da parte degli armatori.

I noli per le Panamax nonostante un mercato scoordinato dalle varie festività hanno invece "tenuto" supportate soprattutto da un abbondante e continua richiesta di tonnellaggio sulla rotta dei grani dal Sud America per il sud est asiatico e la Cina con livelli di nolo onorevoli intorno ai 15.000 us dollars/giorno + 500.000 usd per consegna costa atlantica brasiliana o argentina. Ricordiamoci che questa rotta sta sfruttando il beneficio generato dalla crisi dei rapporti economici tra Cina e Usa assorbendo a se gran parte del grano che gli americani non possono esportare verso il paese della grande muraglia. Ad ostacolare ulteriormente le esportazioni agricole del Golfo USA verso l'Oriente ci si mette ora anche la persistente siccità che ha costretto l'Autorità del Canale di Panama a limitare dal 28 Maggio prossimo il pescaggio di accesso ai locks a 13.10 metri con conseguente perdita di portata per le navi che lo attraverseranno.

Bene e ben bilanciato anche il mercato Nord Atlantico per contro ad un mercato Pacifico decisamente più sotto tono che, sebbene piuttosto attivo, ha registrato noli a livelli decisamente più bassi.

Molto più influenzato dalle festività il mercato dei noli per le Itramax/Supramax che ha perso d'impeto e ora gli armatori puntano ad una ripresa in concomitanza di una ripresa dei lavori.

Massimo Granieri

Previsioni di crescita del commercio marittimo mondiale

Previsioni di crescita del commercio marittimo mondiale nel 2019: nel 2018 la crescita del commercio mondiale via mare si è ridotta di quasi due decimi rispetto al dato previsto, fino al 2,6% (3,3% in tonn-miglia) per un totale di 11.800 mln di tonn. pari all'83% del trasporto mondiale di merci e 1,6 tonn. per abitante all'anno. Clarkson prevede una crescita del 2,8% per il 2019 e del 3% per il 2020 (rispettivamente 3,2% e 3,9% in tonn-miglia). La crescita della flotta mondiale è stata solo del 2,5% nel 2018, il livello più basso da 17 anni e dello 0,9% in meno rispetto al 2017. Anche le consegne di nuove navi sono diminuite (18%, fino a 80 mln dwt). Entro il 2019, Clarksons prevede una crescita moderata della flotta globale del 2,8%, e ancora più piccola, dell'1,6% nel 2020. La domanda di trasporto di greggio sta beneficiando dell'aumento delle esportazioni a lunga distanza dagli USA, che, insieme alle potenziali perturbazioni causate dall'entrata in vigore del nuovo limite di zolfo nel 2020, potrebbero far supporre una tendenza positiva. Nelle rinfuse solide si prevede una crescita inferiore, di circa il 2,5%, mentre nei contenitori, GNL e GPL, si prevede una crescita della domanda rispettivamente del 4%, 9% e 6%. L'entrata in vigore dei diversi standard ambientali continua a condizionare il settore. Il numero di navi con scrubber è aumentato di 6 volte nel 2018 e ora se ne contano più di 2.500. Sempre secondo Clarksons entro il 2020 circa il 10-15% della capacità della flotta sarà equipaggiata con questa tecnologia. In alcuni segmenti, come VLCC, potrebbe raggiungere tra il 22% e il 35%. Per quanto riguarda l'economia globale, pur rimanendo valide le previsioni per la crescita del commercio mondiale occorrerà monitorare attentamente l'evoluzione di una serie di questioni, tra cui la guerra dei dazi tra Cina e USA, l'evoluzione economica della Cina, la Brexit, o il grave incidente alla diga brasiliana Vale. Tutti eventi gestibili singolarmente presi ma che insieme possono influenzare gli investimenti nel settore.

Agenda Confitarma

FOCUS ON:

Evoluzione tecnologica: sviluppo di percorsi di open innovation e start up

-

Genova, martedì 14 maggio, pomeriggio, Salone di Rappresentanza – Palazzo Tursi

L'innovazione è una condizione essenziale del progresso economico e sociale di ogni territorio in quanto permette di migliorare i processi organizzativi, di introdurre nuovi prodotti e servizi sul mercato, di rispondere in maniera adattiva al costante mutamento di modelli produttivi, degli assetti demografici e delle condizioni ambientali.

Proprio in tema di ricerca marittima, Genova può trarre grande vantaggio dallo sviluppo di maggiori sinergie con gli attori di innovazione e centri di ricerca.

Gli ambiti su cui concentrarsi sono quelli classici del marittimo, dalla cantieristica alla nautica, dalle tecnologie per la gestione della movimentazione logistica alle tecnologie ICT; ma anche i nuovi campi dell'economia del mare, dalle tecnologie di prevenzione e remediation dell'inquinamento a quelle per la gestione dei rischi legati all'interfaccia mare-terra, legati al cambiamento climatico e soprattutto all'incremento della popolazione che vive sulle coste a livello mondiale. Infatti, dalla spinta all'innovazione Genova non può permettersi di vedere solo un'attività a spinta dalle proprie esigenze, ma sarà una strategia di successo per gli obiettivi sopra ricordati solo se le consentirà di (ri)diventare un polo di creazione e disseminazione per la Blue Economy a livello mondiale

Segreteria organizzativa c/o Clickutility Team

info@besummit.it

Studio Vafiadis firma O'Ptasia , un superyacht di 85 m

Studio Vafiadis presenta l'ultima nata , O'Ptasia , uno yacht di 85 m realizzato per Golden Yacht in uno stile perfetto in modo da poter essere apprezzato da qualsiasi armatore .

Questo yacht è fortemente orientato al mercato del charter e pertanto con un design sobrio ed elegante , dettato dall'esperienza e dalla collaborazione ventennale tra lo studio , l'armatore e il cantiere .

L'obiettivo di questo progetto era di creare un'identità, universalmente parlando, che avesse una forte relazione tra forma e funzione , con grandi spazi esterni e confortevoli spazi interni.

L'ispirazione dell'arredamento degli interni è principalmente in stile mediterraneo, con mobili raffinati , forme semplici e colori rilassanti.

I colori dei tessuti sono molto naturali e lasciano alle belle e sofisticate opere d'arte a bordo il compito di toccare le note più alte della tavolozza creando insieme un fascino giovane e senza tempo.

Il piano generale è stato disegnato su linee rette e corridoi dritti in modo che fossero di facile comprensione per ospiti alla prima esperienza a bordo.

Colpiscono i grandi spazi interni con i due saloni, quello del ponte principale e quello del ponte superiore , la spiaggia con bar e SPA a livello del mare , la bellissima palestra, la piscina al ponte superiore e poi le cabine, tutte molto ampie e con dettagli che le rendono uniche .

Il risultato è senza dubbio sbalorditivo e lascia gli ospiti a bordo senza parole

Immagini al link :

<https://www.dropbox.com/sh/3bdu0dfm50tx7gg/AADcoHq2YY5Fg0XD0zG8dSy3a?dl=0>

[Antonella Cotta Ramusino](#)

E-mail antonellacottarmusino@gmail.com

QUEL LEGAME PARTICOLARE CHE NASCE SUI BANCHI DI SCUOLA

Anniversario del 50.mo del diploma della Quinta A 1969 Nautico San Giorgio

Quel legame particolare che nasce sui banchi di scuola ed intreccia le vite di alunni e professori, la Quinta A Nautico San Giorgio del 1969 lo ha sempre tenuto vivo e rinnovato incontrandosi ogni anno a primavera.

Che sabato 4 maggio sarebbe stata una giornata speciale lo abbiamo percepito subito, fin dal primo momento, quando ci siamo incontrati sotto la Lanterna, per visitare il monumento simbolo della nostra città, scelto proprio per dare quel tocco di marinaio alla celebrazione del cinquantenario del diploma della nostra Quinta A del Nautico San Giorgio.

Curiosamente nessuno di noi lo aveva mai fatto prima e così, grazie alla Dott.sa Anna Dentoni (Segretaria Generale dei Promotori dei Musei del Mare) abbiamo avuto la possibilità di visitare il Faro per eccellenza.

All'appello hanno risposto presente: la professoressa d'inglese Angela Mela, la nostra

“Miss Apple”, il professore di astronomia e navigazione Giovanni Petrilli, il nostro “Pedro” e lo zoccolo duro di sempre con la mitica felpa : Claudio Bavassano “Bavastro”, Luciano, Burlando “U Meghu”, Roberto Giorgi “James”, Enrico Calvini, Giuseppe Pastorino “Beppe”, Carlo Rovegno (Carlosinho), Roberto Mariani, Corrado Doderò “Il Comandante” e Niclo Calloni “Callons”.

Il più bello però doveva ancora venire ed è esploso in quel meraviglioso e pirotecnico gioco di ricordi, di emozioni e di cazzeggio una volta ormeggiati al ristorante “Da U Santu”, sulle alture di Voltri che ci ha sorpreso e deliziato con i suoi piatti veramente di ottima qualità. Un momento di commozione nel ricordo dei compagni scomparsi, quelli che come si dice a bordo: “sono andati avanti”: Roberto “Gritta” Ristori e Giovanni D'Angelo.

L'Oscar della giornata è stato unanimemente riconosciuto au Meghu Luciano per la sua performance in dialetto genovese tratto dalla commedia “Cantafoe” premiata da una osannante standing ovation. Cinquanta anni sono un bel pezzo di vita, vita che ciascuno di noi ha poi percorso seguendo la propria strada e realizzando le proprie aspirazioni, ma

è bellissimo ogni volta scoprire quanto siamo cambiati nel tempo e quanto siamo rimasti gli stessi irriverenti e scanzonati ragazzi della Quinta A.

Niclo Calloni

—

LE NAVIGAZIONI DI SILVESTRO SANNINO

La AIR POLLUTION dei velivoli, se ne parla poco

INQUINAMENTO E CAMBIAMENTI PERICOLOSI DEL CLIMA

Caro Decio

Ti chiedi quale sia il contributo degli aerei nella “air pollution” e perché se ne parli poco.

In realtà se ne parla poco in Italia ma a livello mondiale il problema è sentito sia in sede ICAO (International Civil Aviation Organization), agenzia dell'ONU, come l'IMO, con il suo organo tecnico IPCC; sia in sede WWF; sia in sede NASA , NOAA o università come il MIT, negli USA; sia in UK da parte del ECI (Environmental Change Institute/Oxford University); ma anche la Cambridge University è attiva negli studi e basta ricordare gli atti di congressi come il “Avoiding Dangerous Climate Change con presentazione di Tony Blair e reperibile in Internet. Ma ci sono anche studi di privati come quello della Boeing la quale stima che i 21.000 aerei del 2014 diventeranno oltre 42.000 nel 2033.

L'impatto dei gas scaricati nell'atmosfera (in primis anidride carbonica e nitrogenati) viene stimato tra il 2% e il 4% dei primi anni 2000 a circa il 5% e 6% del 2050. La problematica è vasta e bisogna valutare bene i punti di vista. Ad esempio i gas emessi dagli aerei vanno al suolo per la loro maggiore densità e quindi attraversano tutta la troposfera con effetti anche sulla condensazione del vapor acqueo. L'anidride carbonica emessa in vicinanza del suolo viene in parte “adsorbita” dall'acqua (e qui interviene il problema dell'acidificazione degli oceani) ed in parte ridotta nel ciclo clorofilliano della vegetazione .

Gli interessi a scala mondiale sono diversi ed è ben noto. Ad esempio negli anni 1980 fu enfatizzato il buco dell'ozono sull'Antartide e la causa fu ritenuta essere negli spray CFC (diclorodifluorometano). Si eliminarono le bombolette spray, e fu un bene, ma poi si “scopri” che vi erano anche altre cause. Ma questo era logico: i CFC erano nell'emisfero industriale, cioè il nord ed allora perché il buco si formava in quello sud? Ignoranza della Circolazione Generale dell'Atmosfera: tra i due emisferi di fatto non vi è scambio di aria! Poi all'epoca vi era la questione del supersonico Concorde che volava nella stratosfera e distruggeva molto ozono, gas che ci protegge dai raggi ultravioletti, ma si disse che l'impatto era trascurabile. Anche la questione della deforestazione dell'Amazzonia riempì le pagine dei giornali con argomenti impropri e sempre per scarsa conoscenza della Circolazione dell'Atmosfera!

Oggi vi sono le nuove potenze industriali come Cina e India che hanno interesse a bruciare carbone e quindi producono anidride carbonica. Il consumo totale oggi è intorno ai 10 miliardi di tonnellate di fuel tra carbone, petrolio e gas naturale e mostra un incremento piuttosto rapido. Interessi culturali, ambientali, politici, economici e di altra natura cozzano tra di loro. Come fai a fermare la gente che vuole volare sempre più o convincere che una persona può fare certe cose anche con l'utilitaria evitando di mettersi in mostra con il SUV più grande del vicino? Il pianeta siamo noi, ma ci sentiamo tutti sulla stessa barca? Abbiamo coscienza che gli sprechi vanno contenuti? In ogni caso, per rispondere alla tua domanda occorre vedere un po' meglio le attività scientifiche a livello mondiale nel ramo specifico. Ne possiamo riparlarne.

A PROPOSITO DI SCIENZA E DI SCIENZIATI

In una nota precedente parlando di Bouguer ho detto che è uno tra i primi scienziati del secolo dei lumi. Per controllare le fonti cerco sempre il confronto più ampio. Ho consultato l'autorevole opera di Ludovico Geymonat "Storia del Pensiero Filosofico e Scientifico" in ben sei volumi di oltre 1000 pagine ciascuno. Ebbene non ho trovato citato il Bouguer; incuriosito ho fatto altri riscontri ed ho dovuto prendere atto che neanche Mercatore viene citato. Mercatore non solo ha ideato la famosa carta ma ha posto un problema matematico che solo un secolo più tardi venne a soluzione quando Newton e Leibniz inventarono il calcolo differenziale e integrale; ma Mercatore è stato anche quello che ha mandato in pensione la Geografia di Tolomeo dando origine alla nuova geografia matematica e non so se è poco (Mercatore è citato da C. Boyer nella sua "Storia della matematica" con grande evidenza). Ma la cosa non finisce qui. Ho dovuto riscontrare che non vengono menzionati V. Bjerknes e tutta la Scuola Meteorologica Norvegese che con i loro studi hanno dato inizio alla attuale Scienza dell'Atmosfera, uno dei problemi più complessi e più difficili che l'uomo si è trovato ad affrontare, che ha consentito di salvare migliaia di vite umane e cominciare a rispondere a domande, anche filosofiche, che l'umanità si è sempre posta. E tali nomi non sono i soli. Ma allora forse il titolo dell'opera è sbagliato? O forse vi sono motivi che fanno pensare a peccati? Come diceva quel signore però spesso ci si indovina. In ogni caso riemerge un problema che riguarda la "cultura italiana" in cui Benedetto Croce, che riduce Leopardi a una cosa da poco, sembra lasciare ancora la sua impronta!

Silvestro Sannino 29 aprile del 2019

LA MARINA ITALIANA, L'ISTITUTO IDROGRAFICO E L'ARTICO

La mostra a Palazzo San Giorgio di Genova di Stefano Briata

Dal 2 al 30 aprile si è tenuta a Palazzo San Giorgio, presso la Sala delle Compere, in Genova, la mostra “La Marina Italiana, l’Istituto Idrografico e l’Artico”. La mostra era ricca di chiari e sintetici pannelli informativi e interessanti cimeli storici, il cui percorso inizia con la prima missione guidata dal Duca degli Abruzzi alla fine del XIX secolo, per concludersi con le missioni del 2017 e 2018.

La prima spedizione sotto l’egida dello Stato unitario viene effettuata nel 1899-1900 da Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, tenente di vascello della Regia Marina. Anche gli altri componenti della spedizione, a parte le guide alpine e l’equipaggio norvegese della nave appoggio Stella Polare, erano tutti ufficiali e marinai della Regia Marina.

La massiccia partecipazione non derivava soltanto dalla comune appartenenza: ufficiali e marinai, infatti, garantivano una preparazione e un addestramento di alto livello, qualità indispensabili per poter compiere un’impresa di tale portata. L’Istituto Idrografico diede un contributo importantissimo realizzando in proprio o acquistando e tarando gli strumenti scientifici necessari per compiere i rilievi e le osservazioni nel corso della spedizione.

Ancora più significativo fu il contributo della Regia Marina e dell’Istituto Idrografico alla spedizione del dirigibile Norge e poi Italia di Umberto Nobile: nella seconda spedizione, nel 1928, il destino fu tragico ma grazie alla Tenda Rossa 9 superstiti su 16 dell’equipaggio si salvarono.

La Marina Militare e l’Istituto Idrografico sono tornati al Polo Nord nel 2017 con la prima spedizione del programma High North, in cui la nave oceanografica Alliance appartenente al NATO Maritime Centre for Maritime Research and Experiment (CMRE), ma con bandiera ed equipaggio della Marina Militare, ha svolto ricerche a sud delle Svalbard. Le attività sono

proseguite a nord di questo arcipelago con High North 18, raggiungendo il limite della calotta artica e si concluderanno con High North 19.

Vediamo brevemente le tre spedizioni italiane.

Quella del Duca degli Abruzzi, con la Regia Marina e l'Istituto Idrografico aveva lo scopo di portarsi con la nave lungo una terra il più a settentrione possibile, e dal sito di sverna procedere con le slitte verso il Polo.

Illustri e autorevoli personalità concorsero alla spedizione, in particolare il ministro della Marina, Amm. Giuseppe Palumbo, che mise a disposizione del Duca tutto ciò che poteva fornire l'Istituto Idrografico.

L'Istituto Idrografico assicurò il materiale occorrente per le ricerche astronomiche, idrografiche e topografiche: un sestante con la graduazione in oro, due cronometri Dent e sei cronometri tascabili Longines, e cedette un teodolite piccolo Throughton & Simms. L'officina dell'Istituto costruì inoltre tre sestanti di alluminio e un circolo a riflessione Magnaghi e applicò il contatto elettrico al cronometro Kullberg di Luigi Amedeo di Savoia.

Fu acquistata la Jason, nave baleniera destinata alla caccia delle foche (sigh), dotata di macchina da 60 cavalli nominali con una velocità massima di 6-7 miglia. Per adattare la nave alla missione, si disposero alcuni adattamenti sostituendo l'alberatura, riducendo la nave da brigantino a palo a nave bestia (nave goletta); le si cambiò il nome in Stella Polare, dato che la stessa nave doveva raggiungere il punto, presso il cui zenith brilla la medesima stella da tutti conosciuta, dallo scienziato al contadino: la stella è ben visibile a occhio nudo ed è la più vicina al Polo Nord celeste.

Caratteristiche tecniche della nave: fu costruita nel 1881 a Sandefjord (Norvegia), era lunga 40 metri, larga 9,25, con un pescaggio di 5 metri e un portata di 570 tonnellate; era fornita di caldaia nuova, di elica e timone di ricambio ma non aveva il pozzo per entrambi, furono eliminate le casse della stiva tranne quattro utilizzate come deposito di acqua dolce e per consolidare lo scafo (le stive in ogni caso furono rinforzate); il ponte di batteria da mobile fu reso fisso; era un brigantino a palo con tre alberi verticali più il bompresso, quelli di trinchetto e di maestra a vele quadre e quello di mezzana a vele auriche; fu trasformato in nave bestia (nave-goletta) per risparmiare sull'equipaggio, sempre veliero a tre alberi più il bompresso, dei quali il trinchetto con le vele quadre e la maestra e la mezzana con le vele auriche. La storia del Dirigibile Norge e quella più tragica di Italia le conosciamo benissimo, ma concentriamoci sulla seconda, insieme alla nave appoggio Città di Milano, che merita davvero di essere accennata.

Come ricordiamo, nel 1928 il Dirigibile Italia si schiantò sulla calotta polare il 25 maggio. Dei 16 membri dell'equipaggio 9 si salvarono, mentre gli altri 6 rimasero intrappolati all'interno dell'involucro e di loro non si seppe più nulla, mentre il motorista morì sul colpo; i sopravvissuti, fra cui il Com.te Umberto Nobile e la sua cagnetta Titina, si salvarono grazie all'allestimento della tenda di salvataggio, la famosa Tenda Rossa, rimanendovi per 48 giorni in attesa dell'arrivo dei soccorsi. La nave che salvò i superstiti del Dirigibile Italia era la Città di Milano, nave oceanografica costruita nel 1905-06 presso il Cantiere Schichau di Danzica (allora facente parte del Secondo Reich tedesco) per conto della marina militare tedesca con il nome di Grossherzog Von Oldenburg (5.900 tsl, due macchine alternative a triplice espansione, 12 nodi di velocità). Fu consegnata all'Italia nel 1919 come conto riparazioni di guerra secondo il Trattato di Versailles. Svolgeva servizio come nave posacavi telegrafici e in previsione della missione del Dirigibile Italia, venne rinforzata con lastre d'acciaio e fu dotata di stazione meteorologica, una cestina per la discesa sui ghiacci, materiale telegrafico e così via. Il comando della Città di Milano fu affidato al Cap. di Fregata Giuseppe Romagna Manóia (futuro direttore dell'Istituto Idrografico). Compito principale della nave era quello di fornire appoggio logistico e assicurare i collegamenti radio-telegrafici con il dirigibile, ma era previsto che svolgesse ricerche in materia scientifica, quali le misurazioni del magnetismo terrestre, di gravità, osservazioni astronomiche e di effettuare il rilievo idrografico completo della Baia del Re.

Dopo Stella Polare e i dirigibili Norge e Italia (con la nave appoggio Città di Milano), quasi novant'anni dopo riprendono le missioni italiane al Polo Nord, per conto del Ministero della Difesa, denominate High North 17, High North 18 e High North 19.

Il 9 luglio 2017, da Reykjavik (Islanda), parte High North 17, la prima spedizione del programma pluriennale di ricerca in Artico della Marina Militare. Sono passati 89 anni dall'impresa di Giuseppe Romagna Manóia e della nave Città di Milano, ma l'interesse, le capacità e l'impegno della Marina Militare per conoscere le aree polari, si sono mantenuti vivi e sono cresciuti nel tempo.

La sfida riparte da Genova, dall'Istituto Idrografico, dove andare sul campo e lavorare insieme per un unico obiettivo, con tecnologie avanzate, sono ingredienti essenziali per comprendere il mare e i suoi fondali. La sfida per l'Artico ha coinvolto tutti, 43 membri d'equipaggio, 18 ricercatori, 2 studenti, 1 video-operatore, 1 giornalista, il responsabile della comunicazione,

il coordinatore scientifico, il capo spedizione e il comandante, come elemento chiave di sinergia, contributo concreto alla comprensione di fenomeni correlati al riscaldamento globale, al cambiamento climatico (su questi due punti si deve essere cauti) e alle dinamiche ambientali a supporto della comunità scientifica. Al largo delle Svalbard, nello Starfjorden, dopo 12 giorni dalla partenza dall'Islanda, lo spirito che abbracciava tutti i membri della nave Alliance ha dato ragione a quanti pensano che sia importante fare sistema. Grazie a questo, all'arrivo a Tromsø (Norvegia), il 28 luglio, è stato possibile riferire di essere riusciti a catturare e a seguire per la prima volta in tempo reale una corrente fredda, densa e lenta che, dalla superficie del mare, scende sulla piattaforma continentale e lungo la scarpata il processo di "cascading" (a cascata), tra i tanti esempi da citare.

Ho trovato emozionanti le foto esposte, dalla missione del Duca di Savoia a quella che ritrae la foca ripresa dalla missione High North 18.

Stefano Briata

«Scagni e carrette: gli imprenditori portuali genovesi a cavallo fra Otto e Novecento».

-
A Compagna nell'ambito delle conferenze I Martedì de A Compagna, che l'antico sodalizio cura da oltre quarant'anni, ha promosso il XXVIII appuntamento del ciclo 2018-2019 invitando Francesco Pittaluga a tenere una conferenza su **«Scagni e carrette: gli imprenditori portuali genovesi a cavallo fra Otto e Novecento».**

Il mondo dell'imprenditoria portuale e commerciale genovese visto attraverso lo "Scagno", luogo di lavoro che diventa anche "filosofia del lavoro", teatro e specchio di vita sociale che caratterizza da sempre la realtà commerciale della nostra città. Pur partendo da epoche lontane, se ne esamina la crescita e lo sviluppo nel periodo storico che, fra Otto e Novecento, ne segna la fase forse più rappresentativa; se ne esamina anche il declino fino alla recente trasformazione nelle nuove realtà portuali e commerciali che ne hanno preso il posto ereditandone lo spirito imprenditoriale.

Tutto questo ci è stato raccontato attraverso la documentazione e le testimonianze raccolte da Francesco Pittaluga, console de "A Compagna",

ingegnere aeronautico appassionato di argomenti navali che chiude idealmente con questo argomento il ciclo iniziato con le conferenze sugli Armatori Liguri e proseguito poi attraverso il ricordo del prestigioso passato marittimo di Genova.

Franco Bampi, Presidente de A Compagna

<http://www.acompagna.org/rf/mar/index.htm>

DALLA LIBRERIA INTERNAZIONALE IL MARE

INCONTRO CON GABRIELE MUSANTE

**Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi giovedì 16 maggio 2019 ore 18:30 presso Il Mare Libreria Internazionale via del Vantaggio 19 00186 Roma
INCONTRO CON GABRIELE MUSANTE**

illustratore, velista, autore di

NAVIGATORI STRAORDINARI I pionieri della vela d'altura

presenta Alberto Casti Direttore di Bolina

Gruppo Amici della Libreria Il Mare di Roma Gruppo Letteratura di mare

Un comandante della marina mercantile, uno scrittore, un aviatore, un hippie vagabondo e un militare. Cinque personalità diverse vissute tra il 1844 e il 1998 e accomunate da una viscerale passione per il mare. Joshua Slocum, Jack London, Francis Chichester, Bernard Moitessier ed Eric Tabarly sono l'emblema della navigazione a vela, non solo per le grandi imprese di cui sono stati protagonisti, ma soprattutto per la capacità che hanno avuto nel dividerle.

Le loro navigazioni sono diventate resoconti di viaggio o hanno ispirato romanzi su cui si sono formate intere generazioni. Un condensato di spirito di avventura, desiderio di conoscere il mondo, bisogno di misurarsi con gli elementi, ma anche di affermare il diritto a ricercare luoghi, reali e mentali, di bellezza e stupore. I momenti salienti della vita di questi personaggi straordinari sono raccolti per la prima volta in questa graphic novel con la forza e l'immediatezza del fumetto d'arte sapientemente disegnato da Gabriele Musante.

A introdurre ogni capitolo una scheda sui protagonisti di Davide Gnola, scrittore, cultore di storia nautica, nonché direttore del Museo della Marineria di Cesenatico.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

HITLER A CACCIA DI TACITO*

Nel 1902 il professore di latino e greco Cesare Annibaldi, insegnante in un liceo classico di Iesi, rinvenne nella biblioteca del conte Aurelio Guglielmi Balleani il Codex Aesinas (di Iesi ndr) Latinus, un importante manoscritto di due opere di Tacito “Agricola” e “Germania”. Quest’ultimo aveva suscitato l’interesse di Hitler perché gli ideologi del nazismo vi lessero la giustificazione delle proprie teorie sulla purezza della loro razza. Ecco. “Io sono d’accordo con quelli che ritengono che i popoli della Germania, non convolati a nozze con individui di altre nazioni, sono risultati una stirpe a sé stante, pura e simile solo a se stessa...”

Su consiglio di Alfred Rosenberg e di Heinrich Himmler Hitler chiese il codice a Mussolini, che glielo promise. Ma Mussolini, tornato in Italia, dovette scontrarsi con le fortissime resistenze degli studiosi italiani e fu costretto a rimangiarsi la promessa fatta. Dopo l’armistizio dell’8 settembre un commando delle SS fu mandato a fare irruzione nel palazzo della famiglia Balleani a Fontedamo per prendere ad ogni costo il prezioso codice, ma non lo trovarono. Fecero poi irruzione nella altre due dimore dei Balleani, una situata ad Osimo dove tutta la famiglia si nascose in una cantina e riuscì ad evitare la perquisizione e successivamente fecero un’altra perquisizione nella loro casa di Jesi. Il codice era proprio lì, nascosto in una cassa di legno fra gli arnesi di cucina, ma non fu trovato. Negli anni sessanta il prezioso codice fu ceduto alla Biblioteca Nazionale di Firenze dove restò danneggiata dall’alluvione del 1966. Nel 1994 infine il Codex Aesinas, accuratamente restaurato, fu ceduto alla Biblioteca Nazionale di Roma dove è attualmente conservato.

“Arnaldo Momigliano ha scritto che la “Germania” di Tacito è un libro fra i più pericolosi mai scritti, in realtà niente dell’ascesa al nazismo gli si può imputare. Non esiste la Bibbia degli ariani razza superiore. Altre furono la cause della crisi europea del tempo che ha portato alle esperienze totalitarie, eredità della prima guerra mondiale. Dal Corriere Adriatico” 16 dicembre 2012

***Publio Cornelio Tacito 56-120 d.C. ca, senatore romano e storico15daacdacg**

fine