



### RICORDI ED ESPERIENZE DI MARE del Capt. M. Pellati

Un giorno chiacchierando con mio figlio, anche lui diplomato CLC, e conversando di navigazione e movimento carico, mi chiese di scrivere qualcosa in modo da lasciare traccia delle esperienze e conoscenze per poterne poi usufruire in futuro. La mia carriera, finito il Nautico, l'Accademia e il militare, è iniziata come giovanotto diplomato su una vecchia petroliera della Esso finendo poi a 61 anni al comando di una petroliera di una società italiana. Gli imbarchi furono molti e vari, a parte qualche carboniera alla fine carriera, sono state tutte petroliere o affini. I viaggi nei primi anni, sono stati un poco faticosi e frustranti, ma sempre pieni di nuove esperienze e conoscenze. I primi viaggi su a Nord di Terranova per portare kerosene e gasolio alle basi aeree americane, rotte dove nei primi mesi estivi era facile incontrare icebergh e balene in amore. Poi, nei Caraibi, viaggi di poche ore dal Venezuela ad Aruba per rifornire la raffineria di grezzo, per diversi anni questi furono i più massacranti ma pieni di colore, dalle ragazze Colombiane dei bar di Aruba agli ormeggiatori dei pontili di Maracaibo che non volevano muoversi per incapparellare il cavo di ormeggio alle bitte di terra "mucho calor mucho trabaco poco dinero, que quire mi vida" questa era la risposta alle nostre esortazioni. Una volta al mese un viaggio a New York per fare provviste, in questi viaggi ho notato il carattere altamente conservatore di alcuni comandanti, specialmente di quelli che venivano dalla vecchia marineria italiana. A New York la Esso inviava una bettolina carica di ogni ben di Dio, il personale imbarcava il tutto, ma contemporaneamente sbarcava le provviste non consumate per essere distrutte, e quelle sbarcate erano molte. Il personale era tenuto a stecchetto, i vizi non si potevano permettere, latte, frutta etc non era cosa per la bassa forza e anche per gli

Ufficiali. Questa mia esperienza mi è stata molto utile quando sono poi passato al comando.

In uno di questi viaggi Aruba - New York ho avuto l'amara esperienza di partecipare alla ricerca dei naufraghi della nave Bonitas dell'armatore Ravano naufragata al largo di Capo Hatteras, area ben nota per tempeste di inaudita violenza, su quella nave è anche scomparso PICASSO un caro compagno di scuola, un anno più vecchio di me. Nella mia esperienza di mare ho avuto ancora una volta la triste esperienza di ricercare altri naufraghi, fra questi anche il mio carissimo amico e compagno di classe Gianni Ferro, scomparso nella manica al largo di Dover.

Poi la carriera è iniziata, terzo ufficiale, secondo e tante navi e diversi comandanti dai quali ho imparato e assimilato tecniche di comando e adattamento alle varie situazioni critiche e non. Il comandante camogliano che mi diceva: ricordati sempre una mano per te e una per la nave. Quello viareggino, mio grande maestro, che si raccomandava sempre: ricordati che la nave ha tanti padroni: l'armatore, il noleggiatore, il caricatore, il ricevitore, gli operatori portuali perfino la sanità e la dogana e che al termine della spedizione tutti devono essere contenti del tuo operato. Poi l'Agenzia, che raccoglie tutte le osservazioni dei vari operatori, è il tratto di unione più importante fra il Comandante e l'Armatore.

Anche gli ispettori o i capi gruppo della società sono le persone con le quali si deve conversare per apprendere e far tesoro di come funziona la società in modo particolare nelle parti economiche.

Sicuramente nella lunga permanenza in mare ho fatto carriera, ho studiato e mi sono dedicato al personale al mio comando. Come ogni buon ufficiale sa, che per fare funzionare bene la nave deve dedicarsi al personale, insegnando e sostenendolo, non esiste nessun bene se non il lavoratore capace, dedicato ed educato: il motto

primario della mia compagnia era ed è "The best assessment of a company is the value of personnel".

Per le mie capacità di insegnante e il mio carattere semplice e dedicato al prossimo, la Società mi scelse per costruire un programma di insegnamento (up-grading) per tutti gli ufficiali filippini, ciò fu dovuto alla politica antidiscriminatoria in seno alla Esso. In quei tempi esistevano navi con equipaggio misto (ital/filip e spag/filip). Ho navigato per circa 3 anni sia da ispettore che da comandante con equipaggio solo Philippino, per vedere se era possibile dare via al progetto di sostituzione dei quattro ufficiali superiori. Alla fine dopo un attento esame e valutazione è stato dato il via al progetto ed è cominciata la mia avventura a Manila, per cinque anni e poi nel Connecticut per altri quattro.

È stato un incarico che mi ha intrigato parecchio, non tanto nell'insegnare tecniche di lavoro, quanto nel costruire in loro una mente pensante, ragionante e responsabile, in termini semplici fare di loro uomini di mare di cui la compagnia si potesse fidare.

La prima cosa a cui ho pensato è stato al metodo usato dal caro professore Sorrentino mio insegnante del nautico, del suo sistema semplice ed incisivo nel raccontarci le cose e le regole.

Mi viene in mente che diceva: In caso naufragio slacciatevi i lacci delle mutande di lana e poi non gridate mamma, madonna o San Gennaro ma solamente aiuto. Poi ho avuto l'opportunità di frequentare alcune loro scuole e università dove mi sono reso conto dei loro sistemi di

---

**Pranzo del cinquantenario  
dei diplomati capitani  
dell'Istituto Nautico Leon  
Panacaldo di Savona per  
Venerdì 18 Giugno ore 12.00  
presso la trattoria "Madonna  
del Monte" (Via N. S. del  
Monte, 70 - 17100, Savona)**

insegnamento. Sistemi dedicati più alla memorizzazione che al ragionamento. Perciò uscivano ragazzi che apparentemente erano buoni conoscitori della materia ma in effetti poco credibili e affidabili.

Per cinque anni ho seguito ed istruito circa seicento ufficiali, selezionandone un centinaio che diventarono poi il fulcro della flotta della Exxon navi piccole. Il risultato dei miei insegnamenti è stato comprovato quando durante un'incontro degli ufficiali delle varie nazionalità della flotta Exxon è stato sottoposto un problema di cinematica e gli unici a risolverlo in tempo utile sono stati gli unici tre ufficiali filippini. Il fatto ha fatto molta impressione nello staff dirigenziale della società e per questo mi hanno chiesto di chiedere alla scuola radar di Genova di cambiare sistema e usare il nostro staff nell'insegnamento. Il rifiuto fu secco e anche poco diplomatico, forse anche il mio modo di porre la proposta non fu molto gentile, fatto sta che ritornai in ufficio e il mio diretto superiore mi fece parlare con il presidente il quale seduta stante cancellò con Genova tutti gli impegni, relazioni e contributi. Il tutto è stato poi deviato alla scuola Radar di Manila istituita dopo circa un anno.

#### STORIE DI UOMINI,

#### DI NAVI E DI OCEANI

#### LE COLONNE D'ERCOLE

A cura di John Maxwell Taylor  
(Caporedattore della rivista  
marittima Jane's)

### 01. I viaggiatori cartaginesi

**T**utto quel mare che i Greci navigano e quello oltre le colonne d'Ercole, chiamata Atlantide, ed il Mar Rosso sono un unico mare. In questi termini si era espresse lo storico Erodoto nel primo Libro delle sue *Storie* 450 anni prima di Cristo: per lui e per i suoi contemporanei esisteva un mare che costeggiava l'Africa sino a diventare Mar Rosso.

Quattro secoli più tardi, Tito Lucrezio Caro affermò che *sui lidi di Atlante davanti alle tristi marine* nessuno, né romano né barbaro era mai approdato. Tanto lo storico greco che il poeta latino erano evidentemente convinti che oltre le Colonne d'Ercole si estendesse uno spazio vastissimo, inospitale, popolato di mostri orribili e circondato da spiagge deserte. Tali



*L'alunno Luca Barberis ricordato come un proprio figlio dal suo insegnante Pio Vintera.*

convinzioni sarebbero cambiate solo molto più tardi, dopo la scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, avvenuta nel 1492.

Quando incominciarono a spingersi oltre le fatali colonne, sulle coste atlantiche della Spagna meridionale, i Fenici, che ormai erano chiamati Cartaginesi, continuarono a mantenere il saldo controllo delle vie d'accesso al Mediterraneo. Nel VI secolo Cartagine tentò di monopolizzare il commercio dello stagno proveniente dalla Spagna per via carovaniera ed ammassato nei porti meridionali della penisola iberica, in particolare a Gades, l'odierna Cadiz, e a Tartesso, sull'Atlantico. Per meglio controllare quel traffico, occuparono le due città ed andarono ad estrarre il prezioso minerale necessario per produrre il bronzo in lega con il rame nei luoghi di produzione, ossia nelle Cassideri, nome che designava le isole britanniche.

Un certo Imilcone, verso la fine del VI secolo si avventurò per la prima volta lungo le coste oceaniche della Francia, raggiunse l'Inghilterra e l'Irlanda ed aprì alla grande potenza africana la via dello stagno. Dopo aver constatato che nel corso delle prime navigazioni non erano stati avvistati pericolosi mostri, i Cartaginesi decisero di continuare ad avanzare lungo i confini occidentali del mondo. Imilcone fu così imitato da Annone, che partì con una flotta di sessanta navi ed andò a fondare diverse città sulle coste occidentali dell'Africa sub-sahariana. Salparono insieme a lui alcune migliaia di uomini e donne che distribuì lungo i litorali scendendo fino al Golfo di Guinea. Ritornò quindi in patria recando con sé, tra molte altre

curiosità, le pelli di tre sventurate negre catturate dai suoi marinai.

Quelle di Imilcone e di Annone, i quali erano forse fratelli, furono le ultime grandi spedizioni fenicie di cui sia giunta notizia. Resta però certo che molte altre navi mercantili puniche batterono le stesse rotte sino al tramonto della gloria di Cartagine.

### 02. Ai confini del mondo conosciuto

**I**l mito della inviolabilità delle Colonne d'Ercole era frutto della filosofia greca, che ripugnava di fronte all' indefinito e all'esageratamente grande e rifiutava l'idea di rompere un equilibrio o turbare una simmetria. Infatti, nella leggenda degli Argonauti, l'elemento più evidente dal punto di vista geografico fu il tentativo di tracciare un confine a nord del mondo conosciuto seguendo una linea che lungo il Mar Rosso, il Danubio, il Po e il Rodano chiudesse armonicamente l'area della civiltà mediterranea. I Fenici, più mercanti che filosofi, non si lasciarono impressionare dalle minacce degli dèi ed aprirono la via alle esplorazioni oceaniche. Ciò spiega la ragione per cui quando alla fine del IV secolo Pitea partì dalla colonia greca di Marsiglia e, costeggiando Francia e Spagna, superò la Manica e raggiunse la Cornovaglia, i suoi compatrioti non gli credettero, lo giudicarono un millantatore e in pochi anni dimenticarono il suo straordinario racconto di viaggio, il primo diario di bordo di una navigazione atlantica. Pare infatti che Pitea avesse scritto una minuziosa relazione intitolata *Intorno all'Oceano* nella quale aveva descritto le miniere della Cornovaglia, le grandi maree del Mare del Nord, i giacimenti d'ambra delle isole Frisone. Aveva inoltre dato notizia dell'isola di Tule a nord della Scozia, perennemente avvolta dalla nebbia, con notti brevissime d'estate e lunghissime durante l'inverno e che era molto probabilmente la Scandinavia piuttosto che l'Islanda, come alcuni storici vorrebbero.

Eppure era stato un altro greco, Platone, a formulare l'ipotesi di una catastrofe immane che aveva fatto scomparire un continente posto al di là delle Colonne d'Ercole. Attingendo probabilmente alle rivelazioni fatte da alcuni sacerdoti egizi al legislatore ateniese Solone intorno al 570 a.C., nei dialoghi *Timeo* e *Crizia* egli

scrive: *Oltre quelle che ancor oggi si chiamano Colonne d'Ercole si estendeva un grande continente detto Poseidonis o Atlantis, che misurava tremila stadi in lunghezza e duemila in larghezza, più grande dell'Asia e della Libia prese assieme, e da questo di potevano raggiungere altre isole, e di qui tornare di nuovo alla terraferma che circonda il mare così chiamato.*

Dopo l'impresa di Pitea passarono molti secoli prima che le genti stanziato sulle rive del Mediterraneo ardissero compiere il grande balzo verso Occidente. I Romani, impegnati da Cartagine in tre guerre combattute in meno di cent'anni, dopo averne annientata la potenza si limitarono ad installarsi sullo stretto di Gibilterra con la conquista della Spagna per poi dedicare ogni attenzione alla frontiera orientale dell'impero assoggettando la Grecia e l'Egitto. Oltre il Mediterraneo Roma limitò le proprie iniziative alle numerose traversate della Manica per sottomettere parte della Britannia, ciò che, dopo il preludio di Caio Giulio Cesare, avvenne dal 77 d.C., quando Gneo Giulio Agricola giunse in Caledonia (ossia la Scozia), al 142, allorché Antonino Pio fece costruire le fortificazioni che spingevano ancora a settentrione il confine già delineato dal famoso vallo di Adriano nel 127. Dopo un altro secolo i Normanni (o Vichinghi come essi si chiamavano, o Ros, come li avevano definiti i Fenici) incominciarono a navigare dal Mare del Nord e dal Baltico verso le coste atlantiche e le rive del Mediterraneo occidentale. Non sappiamo se gli scopritori delle isole Faer Øer e dell'Islanda siano stati, tra il VII e l'VIII secolo, monaci irlandesi o predatori normanni. È però certo che già nel VII secolo i Normanni avevano regolari rapporti commerciali con le Faer Øer e che sulla fine del IX si insediarono in un'isola che chiamarono Islanda, terra del ghiaccio.

### 03. Erik il Rosso raggiunge l'America

**L**a loro esplorazione non si limitò a questi risultati. Sapevano per sentito dire dell'esistenza di terre ancor più occidue raggiunte per caso da alcuni navigatori trascinati dai venti e dalle correnti. Alla fine del X secolo il mitico Erik il Rosso riuscì a raggiungerle. Tra le dense brume di quel mare settentrionale un giorno gli

apparve una costa rocciosa, coperta di licheni che le conferivano una tinta di tenue verde. La battezzò infatti Terra Verde, cioè Groenlandia, che non possedeva attrattive di sorta; ma i Normanni sapevano adattarsi con una certa facilità a condizioni di vita estreme ed Erik si stabilì nella nuova terra fondandovi una colonia alla quale si aggiunsero negli anni quelle sulle coste del Labrador, chiamate Vinland, la Terra del Vino perché la vite attecchiva rigogliosamente. Avevano scoperto l'America, ma quegli sparuti gruppi di Vichinghi accampati nel Nuovo Mondo presto scomparvero, assimilati dagli Eschimesi che già vi abitavano. Stupisce quindi che alcune saghe irlandesi del Trecento narrino, e con molti particolari, che la colonizzazione dell'America settentrionale ad opera dei Normanni abbia avuto un'estensione tale da raggiungere la Carolina, con la quale va probabilmente identificato il Vinland, e che abbia introdotto in quelle terre il cristianesimo sotto la guida di un vescovo e di numerosi sacerdoti. L'impresa dei Vichinghi in America è rimasta ai margini della storia delle conquiste geografiche perché fu presto dimenticata. Quasi nello stesso periodo in cui i Vichinghi solcavano le acque dell'Atlantico settentrionale, gli Arabi, impegnati nella conquista della Spagna, navigarono nella porzione meridionale di quell'Oceano e raggiunsero l'Iberia non solo dal Mediterraneo ma anche dall'Atlantico, osando risalire la costa africana fino alle Colonne d'Ercole cui cambiarono il nome in Gibilterra, cioè Monte di Tarik, dal nome di El-Tarik, il conquistatore che nel 711 partì dal Marocco, superò lo stretto e mise piede sul promontorio roccioso che domina il passaggio dal Mediterraneo all'oceano.

[Traduzione a cura della Redazione]

### PIÙ FACILE USARE IL CELLULARE IN NAVIGAZIONE Ing. Giorgio Prefumo

**L**a Commissione Europea ha adottato nuove norme per facilitare l'uso dei telefoni cellulari da parte dei passeggeri e degli equipaggi delle navi che operano nelle acque territoriali dell'UE, quando si trovano al di fuori della portata delle reti telefoniche mobili terrestri. Le nuove

regole si pongono come obiettivo di armonizzare le condizioni tecnico-giuridiche relative i servizi di comunicazione mobile sulle navi e in un prossimo futuro facilitare le applicazioni più innovative, quali il controllo a distanza dei container a bordo.

Fino ad oggi sono 27 le differenti legislazioni nazionali in materia di copertura dei telefoni cellulari su navi da crociera, mercantili e traghetti che operano in acque territoriali europee. La Commissaria dell'UE responsabile per l'agenda digitale, Neelie Kroes, ha dichiarato: "Grazie alle nuove norme adottate dalla Commissione, dieci milioni di persone che viaggiano o lavorano a bordo delle navi saranno in grado di usare il telefono cellulare senza problemi di interferenze".

I servizi di comunicazione mobile sulle navi (servizi MCV) fino ad oggi erano disponibili in Europa solo in misura limitata e, di solito, al di fuori delle acque territoriali degli Stati membri (in acque internazionali).

Da un punto di vista tecnico i telefoni dei viaggiatori sono collegati a stazioni di base cellulari montate a bordo delle navi che utilizzano le bande di frequenza 900 MHz e 1800 MHz (spesso indicate come "frequenze GSM") a loro volta collegate via satellite a reti di base terrestri, consentendo di comunicare mediante un normale telefono cellulare con gli utenti di tutte le reti di comunicazione.

Da un punto di vista commerciale, i sistemi MCV garantiranno la stessa gamma di servizi normalmente assicurati dalle reti terrestri mobili (chiamate vocali, SMS) ma a costi più elevati (dovuti all'uso del satellite) e con capacità inferiore per servizi avanzati quali trasmissione dati.

Uno degli aspetti che più preoccupava i fornitori di sistemi e servizi MCV era la diversità dei regimi regolamentari in vigore negli Stati membri della UE, sia in termini di condizioni tecnico-operative per l'utilizzo dello spettro radio che di tipologia delle autorizzazioni, soprattutto per quanto riguardava la fornitura di servizi MCV nelle rispettive acque territoriali.

**La sede operativa dell'A.L.P. a Villa Cambiaso è aperta il 1° martedì di ogni mese dalle 17.00 alle 18.00. Luglio e Agosto esclusi.**