



RIPORTIAMO IL NAUTICO NELLA SUA STORICA SEDE

Perché il vecchio e glorioso “Istituto Tecnico Nautico Leon Pancaldo” dove insegnarono illustri Professori, sui libri dei quali ancora oggi gli studenti studiano (vedi Ideale Capasso e Sorrentino, Taramasso), non cerchiamo di farlo ritornare nel fabbricato nel quale nacque nel lontano 1826, in Piazza Cavallotti?

Fu spostato dove è attualmente, dalla Provincia, dopo un'accesa battaglia, combattuta contro il Liceo Classico Chiabrera che reclamava spazio avendo accorpato il liceo Linguistico aumentando così il numero degli studenti!

Mi chiedo: perché, visto che oggi è accorpato con altri due Istituti e leggo sui giornali che in Via Manzoni hanno problemi di sicurezza ed un alto numero di studenti, invece di spostare il Mazzini, non riportano il Nautico dove era nato? Non sarebbe la cosa migliore da fare? Nessuno si pone in difesa della sede storica del Mazzini, bene! Ed allora perché nessuno si pone la domanda: perché il Nautico Leon Pancaldo non lo riportiamo nelle sua Storica e prestigiosa sede, dalla quale è stato sfrattato, con un bliz della provincia anni fa, lasciando il Mazzini dov'è? Le aule degli ultimi piani dell'attuale Chiabrera sono oggi occupate dal Museo del mare!!

Allora? È più importante la sistemazione di un Istituto o si ritiene che il Museo non possa essere spostato, magari in qualche locale del Priamar? Vi sembra un'idea balzana? Questa domanda la rivolgo alla Provincia, che ora sarà chiamata ad intervenire nella diatriba tra Mazzini e Chiabrera!!

Non sarebbe una soluzione per alleggerire la struttura di via Manzoni, così come imposto dalle

attuali normative?

Spero che questa, forse, sia la volta buona e che il sogno di tanti “vecchi studenti” e nuovi, si realizzi! All'attuale equipaggio ed ai passati equipaggi del Nautico, auguro felice navigazione in un mare che attualmente è agitato, sperando che alla fine riescano ad atterrare nel loro storico porto nato nel lontano 1856.

La Provincia, questa volta, potrebbe intervenire ripristinando le cose come erano in passato. Speriamo!

C.D.M. Luigi Gravano

RISPOSTA AL CAP. CAFUERI RIGUARDO A COSTA CONCORDIA

Caro Vito Cafueri, ho letto il Blog e quel che dici è giustissimo. Io sono stato moltissime volte sul ponte ed in macchina, anche in manovra, coi ragazzi del Nautico, ma eravamo autorizzati dalla Compagnia, che però aveva proibito le visite del ponte ai passeggeri un tempo concesse, ed inoltre aveva prescritto ultimamente anche la chiusura porte stagne in navigazione. La presenza sul ponte nel caso della Concordia, per giunta, in manovra rischiosa, di persone estranee non è pertanto scusabile. Sul ponte della grande cruise Costa, oltre al Comandante e il Secondo, che dovevano sorvegliare, dovevano

esserci anche i due ufficiali della seconda guardia (un primo ed un secondo sulle navi Costa), non so bene cosa facessero...

Data la grandezza della falla e l'arresto macchine per i locali macchine allagati (è una diesel elettrica, probabilmente funzionava solo il diesel alternatore emergenza), la cosa più urgente era di sbarcare i passeggeri, perché il guasto non era rimediabile, prima che affondasse. Cordiali saluti.

Ing. Giorgio Prefumo

IL MUSEO NAVALE PIACEVOLE SORPRESA

Su iniziativa dell'Asso-nautica Savonese ho avuto modo di visitare, nell'ex sede dell'Istituto Nautico Leon Pancaldo in piazza Cavallotti, il “Museo Navale” di Savona, il centro raccolta dati meteorologici nonché assistere nel bel planetario a una interessante se pur breve spiegazione della volta celeste. Pur essendo savonese dalla nascita, non ero a conoscenza di questa mostra di reperti della marineria di altri tempi, dei modellini in essa contenuti sia statici che funzionanti. Il giro, davvero interessante, è stato illustrato, con evidente passione, esclusivamente da volontari che dedicano parte del

loro tempo ad accompagnare curiosi nella visita di questa piccola ma interessante mostra. Passando poi per le scale dell'Istituto ho riconosciuto nei quadri dei diplomandi molti degli amici che negli anni passati hanno studiato e si sono diplomati in questo storico Istituto che si spera possa in un prossimo futuro riaccogliere gli studenti attualmente in esilio in altre scuole.

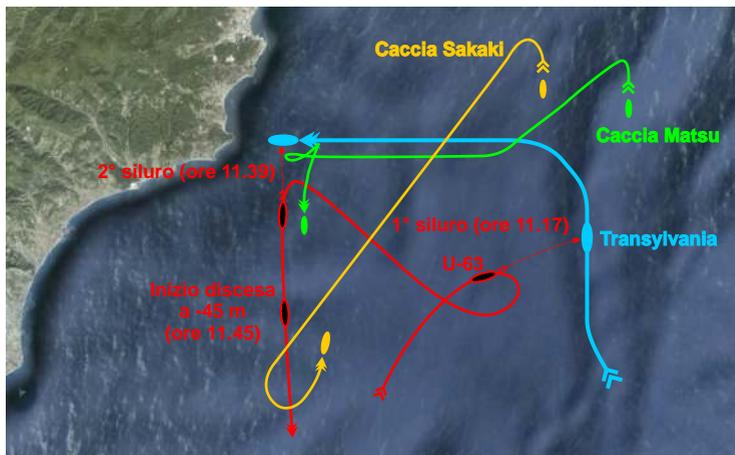


Luigi Mazino

TRANSYLVANIA

Il ritrovamento del relitto è avvenuto il 6 Ottobre del 2011

Varato il 23 maggio 1914, il Transylvania è un piroscafo inglese di lusso con circa 15mila tonnellate di stazza, che entra in servizio sulla linea Liverpool-New York. Appartiene alla Compagnia di navigazione Cunard Line che alla fine del 1915 lo mette a disposizione dell'Ammiragliato britannico; viene armato di un cannone a poppa e diventa il più importante trasporto-truppe alleate operante nel Mediterraneo. La sera di giovedì 3 maggio 1917 parte da Marsiglia, sede di una base militare inglese, dove ha imbarcato circa 3mila soldati britannici di vari reggimenti e 64 crocerossine diretti al fronte turco in Palestina; al comando di Samuel Breuell deve raggiungere Alessandria d'Egitto. Naviga alla velocità oraria di 16 miglia e, scortato da due cacciatorpediniere giapponesi, il Matsu e il Sakaki, punta su Genova, mantenendosi sotto costa per evitare in mare aperto i temuti attacchi dei sommergibili tedeschi. La mattina del giorno seguente, venerdì 4 maggio, il Transylvania sta navigando a zig-zag al traverso di Spotorno, a circa 3 miglia da terra, preceduto a 1.500 metri dai due caccia. Il cielo è sereno, il mare mosso per un fortissimo vento di tramontana con raffiche di grecale. Improvvisamente, alle ore 11.17 esatte, un sommergibile tedesco in immersione, che da mezz'ora ha

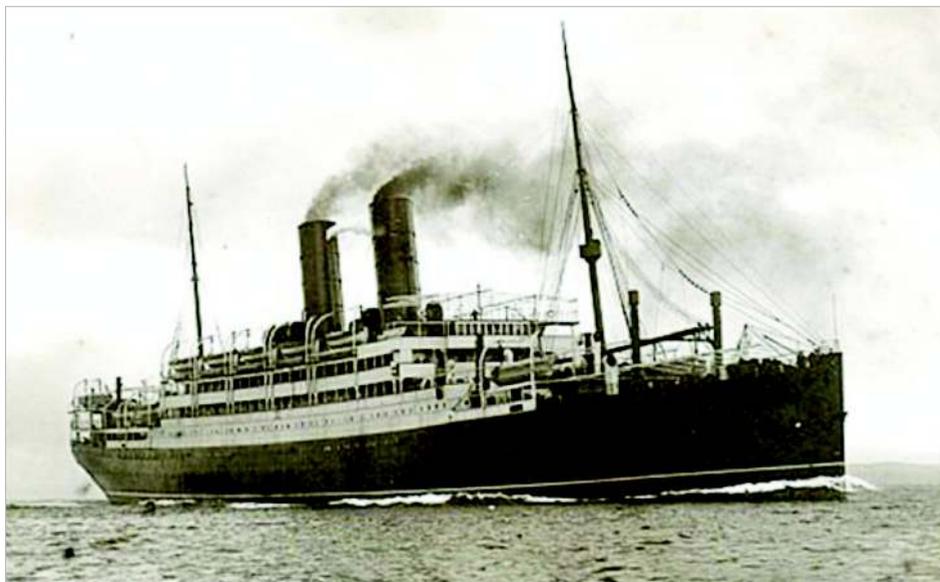


avvistato il convoglio dirigersi verso Savona, lancia da mille metri e dal lato della costa un primo siluro che centra il piroscafo sulla fiancata sinistra all'altezza della sala macchine.

La nave, imbarcando acqua e inclinata a babordo, ha un notevole sbandamento, vira verso terra per cercare di arenarsi e consentire più facilmente il salvataggio dei militari, ma poco dopo non è più in grado di procedere. A bordo intanto soldati e marinai sorpresi dallo scoppio tentano, nella grande confusione, di raggiungere la coperta; oltre alle zattere di emergenza vengono calate alcune scialuppe dove prendono posto per prime le crocerossine mentre uno dei caccia, il

Matsu, si affianca prontamente alla nave per raccogliere a bordo parte della trupa accalcata sui ponti. L'altro caccia, il Sakaki, eseguendo rapide evoluzioni nello specchio di mare circostante, tenta di individuare e colpire l'invisibile nemico aprendo il fuoco assieme al cannone del trasporto. Ventidue minuti dopo, mentre ferve l'opera di salvataggio e le sirene del Transylvania lanciano in continuazione richiami angoscianti di soccorso, ed esattamente alle ore 11.39, la scia di un secondo siluro, lanciato a 350 metri di distanza, si dirige verso il trasporto accostato dal Matsu. Questo strappa gli ormeggi che lo uniscono alla nave retrocedendo a

tutta forza e il siluro colpisce il Transylvania a proravia del traverso sinistro, cioè sulla fiancata sinistra dei quartieri di prua. Il Sakaki scopre intanto il periscopio nemico e si dirige sparando verso il sottomarino per speronarlo, ma questo si sottrae alla caccia scendendo velocemente a 45 metri di profondità. Alle ore 12.20 il piroscafo, ormai agonizzante per il colpo di grazia,



comincia lentamente ad affondare assistito dai due caccia impegnati nel recupero dei naufraghi reso molto difficile a causa del mare agitato.

Alle ore 12.30, dopo un'ora e 13 minuti dal primo siluramento, il Transylvania –secondo il rapporto del comandante del sottomarino tedesco, che nel frattempo è risalito a quota periscopica per constatare l'epilogo della sua azione– affonda sul dritto di poppa, mentre per i testimoni oculari e la documentazione fotografica l'affondamento avviene alle ore 12.35 e sul dritto di prora, cioè in termini marineschi la nave cola a picco, adagiandosi su un fondale di 200 metri a 2 miglia al largo di Bergeggi. Le vittime accertate risultano 407, delle quali 96 sono sepolte nel Cimitero di Zinola.

Il ritrovamento è avvenuto il 6 Ottobre 2011 ad opera del Centro Carabinieri Subacquei di Genova Voltri in collaborazione con Gay Marine di Lomazzo (CO), ditta specializzata nella progettazione e produzione di veicoli subacquei ad alta tecnologia, che nell'aprile 2011 mise a punto un veicolo teleguidato capace di operare a grandi profondità.

Le operazioni iniziarono con l'utilizzo del sonar a fascio laterale nell'area compresa tra il porto di Vado Ligure e



la punta di Capo Noli. Furono percorse circa 100 Mn, ma le operazioni risultarono essere particolarmente difficoltose per la discontinuità del fondale, ricco di crinali montuosi, canyon, secche, scarpate rocciose, caratteristiche che

poco si confanno all'utilizzo del sonar a fascio laterale. Le ricerche vennero interrotte il 14 maggio 2011 e riprese il 4 ottobre 2011 con l'utilizzo di un magnetometro (realizzato dall'Ing. Gay) che permise di notare un'anomalia alla profondità di 630 m, le cui forme e dimensioni avrebbero potuto corrispondere a quelle del relitto del "H.M.T. Transylvania". Nei giorni successivi furono riconosciuti numerosi punti caratteristici del relitto fino ad intuirne l'intero profilo e lo stato di conservazione.

Sul promontorio Predani di fronte all'isola di Bergeggi inaugurata nel 1922 è attualmente visibile la croce commemorativa a ricordo dell'affondamento e dei gloriosi estinti e in testimonianza della gratitudine imperitura del popolo Britannico verso gli abitanti di questi lidi per il generoso soccorso ai superstiti. La città di Spotorno, otto anni dopo quel tragico affondamento con senso di pietà, fece erigere nei giardini centrali un pregevole monumento dedicato ai naufraghi Inglesi del Transylvania, successivamente distrutto dal Governo fascista nel 1936 in seguito alle "sanzioni economiche" contro l'Italia proposte dal Governo Britannico in seno alla Società delle Nazioni.



LE PAPERELLE GALLEGGIANTI

del Dott. Aldo Pastore

Il giornalista Statunitense Donovan Hohn ha pubblicato, in questi giorni, il libro **"Moby duck"**, che racconta la paradossale storia delle 28.000 paperelle di plastica, naufragate nell'Oceano Pacifico (assieme alla nave che le trasportava), a causa di una tremenda tempesta marina, verificatasi nell'Anno 1992. Secondo quest'autore, circa Due Terzi delle paperelle naufragate (per un totale di circa 20.000 esemplari) sono tuttora in mare aperto, galleggiano piacevolmente tra le onde e contribuiscono, attraverso la loro presenza, ad arricchire ulteriormente la varietà delle meravigliose bellezze esistenti nei mari del nostro Pianeta.

A questo proposito, l'Oceanografo **Curtis Ebbesmeyer** ha voluto precisare che circa due terzi di queste paperelle, partendo dall'Oceano Pacifico Settentrionale (interposto tra la Corea e l'Alaska) ed utilizzando le correnti marine, sono scese verso il basso, hanno raggiunto il Sud America e successivamente, l'Indonesia e

l'Australia. Altre, invece, sono scivolate verso lo stretto di Bering (tra l'Alaska e la Russia), hanno affrontato il gelo e gli iceberg, sono state intrappolate nei ghiacciai per parecchi anni, ma, poi, al momento del disgelo, hanno ripreso il loro avventuroso viaggio nei mari, sorridendo (forse, anche con l'inchino) davanti ai Continenti che si trovavano nuovamente a fronteggiare.

Il fatto è diventato un imponente avvenimento mediatico, al punto che molti appassionati si stanno cimentando nella loro ricerca; addirittura, la **The First Years** ha posto una taglia-premio sulla loro cattura, pagando profumatamente i potenziali ricercatori di paperelle galleggianti.

Il tutto potrà apparire come un evento piacevole, invitante all'humor e ad una serena e giocosa visione del Mondo.

Ma... le cose non sono così semplici. Molti ricercatori hanno incominciato a dissertare, con serie argomentazioni

scientifiche, sugli **effetti negativi della loro presenza**; sempre più numerosi sono diventati gli scienziati che hanno incominciato ad affermare che queste paperelle (e, soprattutto, i loro residui) sono, in realtà, delle armi improprie puntate sulla fauna marina e sul complesso degli ecosistemi oceanici.

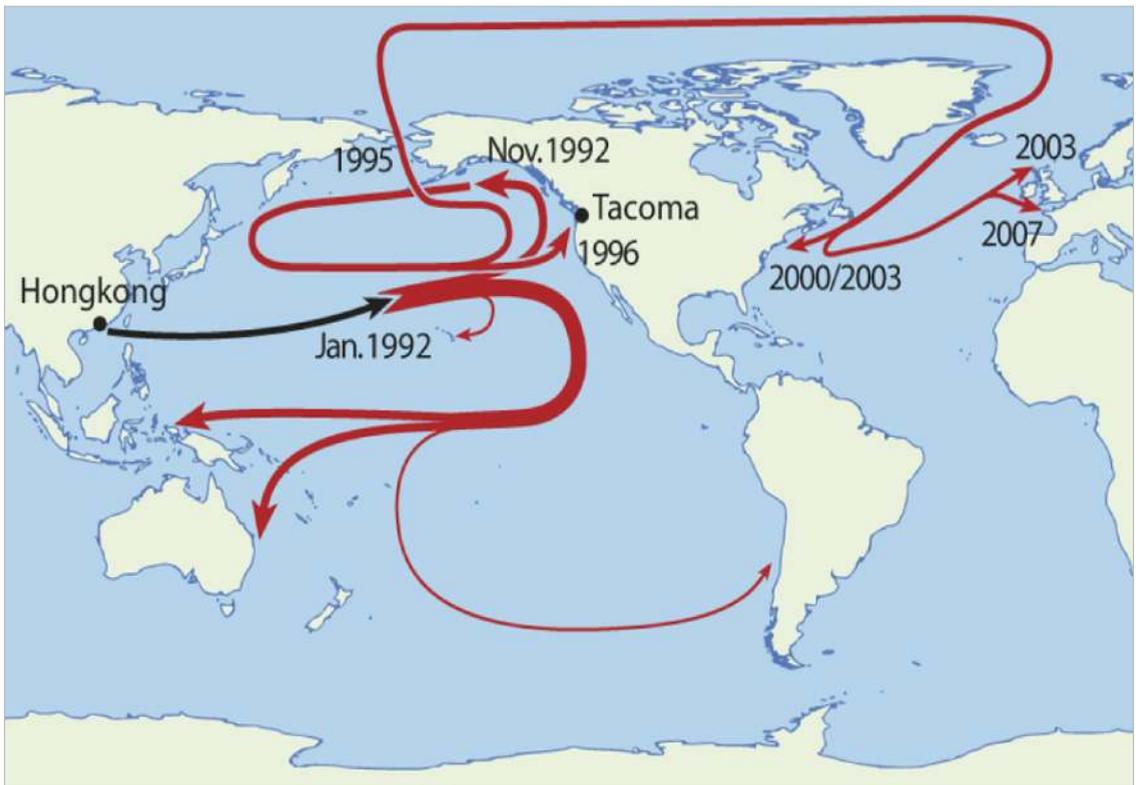
In altri termini, si è incominciato a riparlarne dell'annoso tema **"La plastica e il mare"** e dei fatti negativi, indotti da questa innaturale coesistenza.

Ricordo, a titolo di esempio, che dal 20 al 23 agosto 2006, si svolse ad **Erice** la trentaseiesima sessione dei Seminari Internazionali sulle Emergenze Planetarie, alla quale parteciparono oltre cento scienziati, provenienti da ogni parte del Mondo.

In quell'occasione, Charles Moore dell'**Algalita Marine Research Foundation di Long Beach** giunse a dichiarare:

"Lo stato di salute dei mari è fortemente peggiorato."





Infatti, il problema si è ormai spostato dalla semplice presenza di rifiuti plastici (come bottiglie, contenitori, etc) nelle nostre acque, alla capacità di questi materiali di rilasciare sostanze pericolose per l'organismo umano".

Aggiungo che, già in allora, **Algalita Marine Research Foundation** aveva reso noto di aver individuato un'enorme chiazza di rifiuti di plastica, grande come il Texas (più di due volte l'Italia), che si estendeva, nell'Oceano Pacifico, tra le Isole Hawaii e la Costa Californiana; il volume complessivo di questi rifiuti, a giudizio della stessa Fondazione, era sei volte superiore alla quantità di Fitoplancton e di Zooplancton, che viveva nello stesso tratto di mare.

Ma, forse, queste osservazioni e questi rilievi sono stati sottovalutati negli ultimi anni.

Soltanto recentemente è comparso uno studio effettuato da **"5 Gyres"** (sito internet che si occupa dell'inquinamento degli Oceani) il quale ha messo in rilievo che **nei Mari vi sarebbero circa 143 milioni di tonnellate di rifiuti di plastica.**

Il Quotidiano **"La Stampa"**, in un pregevole servizio (datato: 19 Febbraio 2012), ha precisato che il

calcolo per stimare la quantità di Rifiuti Plastici, presenti nei mari, ha origine dai dati forniti dall'Oceanografo **Giora Proskurowski** e cioè: su ogni chilometro quadrato di superficie dell'Oceano Atlantico galleggiano, in media, 50.000 pezzettini di plastica dal peso di 0,1 grammi l'uno, vale a dire, dunque cinque kilogrammi. Ma la plastica non è presente soltanto in superficie; considerando anche quella che è presente in profondità, è possibile calcolare che per ogni Kilometro Quadrato di Mare vi siano circa 450 Kilogrammi di Plastica.

Moltiplicando questa cifra per 316 Milioni (pari ai Kilometri Quadrati di estensione degli Oceani) si ottengono, appunto, i 143 Milioni di tonnellate stimati.

Il Quotidiano così conclude:

"Se fosse possibile asportare tutta quella plastica, per contenerla servirebbero 630 super petroliere da 225.000 tonnellate di capienza l'una". Ma domandiamoci: perchè è veritiera l'affermazione di **Charles Moore**, secondo la quale il materiale plastico negli Oceani è pericoloso ed, il modo più esplicito, in che cosa consiste la pericolosità delle sostanze rilasciate da questo materiale?

La risposta a questo quesito ci proviene dallo stesso scienziato:

*"L'enorme quantità di plastica, dispersa nei mari, produce particelle nocive che vengono liberate nelle acque, contaminando i pesci ed altri organismi marini, i quali, a loro volta, trattengono sostanze come il policarbonato plastico (PCB), la diossina, il polivinilidolo (PVC) ed altre molecole; **allorquando l'essere umano viene ad alimentarsi con le carni ittiche contaminate, può andare incontro a malattie neoplastiche**".*

Ma, un'altra Scienziata, per la precisione, la Prof. **Shanna H. Swan** del **Centro di Epidemiologia Riproduttiva di Rochester** è andata ben oltre; riporto integralmente le sue parole:

"Quello che ci preoccupa è la diffusione globale di queste sostanze plastiche e l'ampiezza del numero di persone, colpite dai loro effetti; la comunità scientifica internazionale ha raggiunto, infatti, la certezza che queste sostanze porteranno conseguenze negative, trasmissibili da generazione in generazione, mutando, sebbene gradualmente, il patrimonio genetico dell'uomo".

Il bersaglio principale di queste

sostanze è, infatti, l'apparato riproduttivo, sia maschile, sia femminile, considerando la gravidanza il periodo di maggior vulnerabilità.

Secondo **Frederick S. Von Saal** della **Divisione di Scienze Biologiche dell'Università del Missouri** "Durante la gestazione, la donna trasmette al feto questi elementi, che vanno ad intaccare il sistema riproduttivo ed il cervello del nascituro, provocando effetti permanenti".

Non aggiungo altra documentazione scientifica, perché mi sembra che quanto sopra riportato sia, in proposito, ampiamente esaustivo.

Debbo, tuttavia, evidenziare che l'innaturale coesistenza tra Plastica e Mare ha, già da tempo, inciso sull'intero **Ecosistema Oceanico**: almeno **267 specie animali** (tra cui l'86 per cento delle Tartarughe marine, il 44 per cento degli Uccelli ed il 43 per cento dei Mammiferi Marini) sono danneggiate dal materiale plastico vagante sui mari.

Ecco perché occorre rapidamente intervenire per eliminare questa gigantesca marea di rifiuti ed, in questo contesto, porre anche fine all'avventuroso viaggio della nostre, piccole **paperelle galleggianti**.

Lo stesso **Donovan Hohn**, a malincuore, ha dovuto ammettere che "Le papere sono carine, apparentemente indifese, amichevoli. Sono il simbolo dell'infanzia. Resistono ad ogni tipo di avversità.

Ti ci affezioni, ma non puoi trascurare che sono le piccole assassine del mare".

Sorge, a questo punto, un ultimo, ma decisivo quesito:

Come intervenire e con quali obiettivi?

La risposta a questo problema è stata data recentemente dal **UNEP (Agenzia ONU per l'Ambiente)** e può così essere sintetizzata:

Occorre una gestione sostenibile del mare, che affronti ed elimini i danni da inquinamento, creati dalle attività umane.

Questi danni ammontano attualmente a circa 320 miliardi di euro l'anno. Perdurando ed aggravandosi l'attuale situazione, l'economia mondiale andrà incontro ad un ulteriore e duplice tracollo:

L'irreversibile crisi della pesca marittima (e relativo indotto).

Ulteriore aumento della spesa sanitaria.



MOBY-DUCK

The True Story of 28,800 Bath Toys Lost at Sea and of the Beachcombers, Oceanographers, Environmentalists, and Fools, Including the Author, Who Went in Search of Them

Donovan Hohn

