



ADDIO CAPITANO, ARRIVA IL CONDUTTORE

La riforma manda in soffitta la vecchia qualifica

Il Cap. L. C. Riccardo Roemer de Rabenstein ringrazia e si complimenta con chi ha scritto l'articolo uscito su Il Secolo XIX pregandoci di pubblicarlo, come denuncia dell'abolizione dello storico titolo di capitano trasformato in conduttore e per mettere in risalto l'esagerato comportamento savonese del "mantra riformista" che ha pensato bene di spostare addirittura la sede, decretandone la morte, del Nautico Leon Pancaldo.

DA IL SECOLO XIX DEL 17/01/2015

«Siamo arrabbiati. Cancellare il titolo di capitano e sostituirlo con quello di conduttore? È inaudito. Scriveremo al ministro». Giovanni Camozzi, presidente della Società Capitani e Macchinisti navali, fondata il 19 novembre 1904, annuncia battaglia. Una "crociata" contro quei "cambiamenti galeotti", come li definisce Camozzi, che hanno mandato in naftalina la qualifica di capitano per sostituirla con quella di "conduttore". «I ragazzi del nautico Colombo che, peraltro, dal 2010 si chiama istituto tecnico della logistica e dei trasporti anche se per noi rimane "il nautico", una volta sostenuto l'esame di maturità, nel 2015, non saranno più capitani di lungo corso e di macchine ma conduttori del mezzo navale o degli apparati ed impianti marittimi», dice.

"Colpa" dell'adeguamento dell'Italia alle norme stabilite dall'Imo, l'International Maritime Organization, un'azienda delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione marittima internazionale per rendere il trasporto via mare più sicuro e ordinato.

«L'Italia è stata costretta a recepire gli adeguamenti imposti dall'Imo – dice Camozzi –, altrimenti sarebbero fioccate multe salate. Il cambiamento di denominazione è stato deciso in accordo con i ministeri dell'Istruzione e dei Trasporti e i programmi di istruzione degli ufficiali sono stati modificati per rispondere a standard minimi di preparazione». Poi: «Il capitano è sempre stato la massima autorità a bordo. Conduttore può essere anche chi porta un tram o un taxi». Al di là dell'aspetto romantico che

Camozzi e i capitani camogliani difendono a spada tratta, gli adeguamenti alla normativa europea, stabiliti per garantire una maggior sicurezza della navigazione, comportano anche cambiamenti per le figure professionali a bordo.

Bruno Gazzale, fiduciario del Colombo dal 1998 al 2010, insegnante di Navigazione dagli anni settanta, oggi in pensione, spiega: «L'Imo chiede anche di acquisire nuove conoscenze, seguendo corsi nei centri di addestramenti riconosciuti su antincendio, sopravvivenza e pronto soccorso e specifici per la tipologia di merce trasportata. Conoscenze che devono far parte del bagaglio degli ufficiali di bordo». E prosegue: «Il codice della navigazione in vigore prevede, per gli ufficiali italiani, il rilascio di titoli diversi da quelli prossimamente rilasciati dalla scuola. Quindi gli aspiranti diplomati del 2015, i primi del nuovo corso, possono avere, al momento, soltanto la speranza che il loro titolo venga equiparato a quelli previsti dal codice della navigazione per accedere direttamente alla professione. Se così non sarà dovranno seguire un corso di 500 ore, organizzato dall'Accademia della Marina mercantile per i diplomati provenienti da istituti di altro tipo in modo da completare la preparazione, ridotta dal 2010 perché il ministero dell'Istruzione ha abbassato il monte ore di lezione da 36 a 32, penalizzando anche le materie professionali».

E aggiunge: «Capitani di lungo corso e di macchina sono titoli che non esistono più. L'Imo ha stabilito che vengano rilasciate qualifiche, a seguito degli esami sostenuti dai candidati presso le direzioni marittime, le quali autorizzano ad imbarcare da ufficiale, primo ufficiale, comandante e direttore di macchina. Ma, attenzione: se questi ufficiali non navigassero per cinque anni perderebbero la qualifica e dovrebbero ricominciare da zero mentre prima la direzione marittima rilasciava il titolo di capitano di lungo corso o di macchine per la vita. Cucito sulla pelle e sul cuore».

DIFENDO IL NAUTICO

Il vecchio e glorioso "Istituto Tecnico Nautico Leon Pancaldo" dove insegnarono illustri professori, sui cui libri ancora oggi gli studenti studiano (vedi Ideale Capasso e Sorrentino), è sparito.

La parola Nautico fu eliminata tempo fa ed ora vogliono farci modificare il titolo da Capitani di lungo corso e di macchine a conduttori del mezzo navale o degli apparati ed impianti marittimi.

Il titolo di Capitano viene conferito dopo aver fatto mesi di navigazione e sostenuto due esami presso le Direzioni Marittime e rimane per tutta la vita.

Ora se vengono recepite le norme stabilite dall'Imo il titolo conseguito decade se non si naviga per cinque anni. Ma l'Italia che è stata costretta a recepire queste regole, non può opporsi e far sentire la sua voce per modificare quanto già deciso dall'Imo?

E quando queste norme sono state formulate, dove era la delegazione italiana?

Spero che la battaglia intrapresa dal presidente della Società Capitani e Macchinisti navali di Camogli abbia buon seguito e penso che tutti gli amici dell'A.L.P. (Associazione Nautico Leon Pancaldo) di Savona la pensino come me!

Cap. D. M. Luigi Gravano



**La sede operativa A.L.P.
a Villa Cambiaso (Via Torino 22r - Savona)
è aperta il 1° e il 3° Martedì di ogni mese
dalle 17.00 alle 18.30.
Luglio e Agosto esclusi.
Tel: 349 6863819**

CANALE DI PANAMA: SITUAZIONE ATTUALE E FUTURA

Sono italiani i pezzi più grossi, 16 paratie dal porto di Trieste

Per capire di cosa si tratta l'ampliamento del Canale di Panama, bisogna andare nell'area dove si costruiscono le nuove chiuse del Pacifico. Una strada tutta sobbalzi, pozzanghere larghe 55 metri; ci si deve inoltrare in un canyon artificiale lungo più di un chilometro, con due pareti di cemento armato con 50 metri di strapiombo, qui l'uomo sembra davvero un insetto. Qui si parla davvero molto Italiano, tra USA, Cina, Korea, Germania. Sono italiani i pezzi più grossi, trattasi di 16 paratoie imbarcate nel porto di Trieste con 156 valvole, elementi che hanno un peso fra le 12 e le 31 tonnellate, da 4,5 per 4 metri o 7 per 4,3 metri, aggeggi che serviranno a far funzionare le 16 paratoie. C'è l'impegno di tutto il mondo in quest'opera importante e imponente, che sarà paragonabile a quanto fatto dall'uomo tra il 1904 e il 1914 con uno scavo tra terra e roccia di 152,9 milioni di metri cubi. Se si fossero caricati vagoni da treno come gli attuali, ci sarebbe voluto un treno lungo 4 volte l'equatore. Questa volta i milioni di metri cubi saranno circa 126. Verranno costruite nuove chiuse come 6 erano ma disposte diversamente sul percorso delle 2 vecchie

corsie. Chiuse che sono più larghe, più alte con maggiore profondità. Nel 2000, quando la Canal Zone, passò dagli USA a Panama, ci si rese conto che la struttura era al culmine della sua capacità; con le navi post-panamax il canale sarebbe stato tagliato fuori per la tendenza a costruire navi mercantili sempre più grandi, e così partì questo allargamento.

Panamax, è la misura massima delle navi che possono attraversare attualmente il canale, 294,1 m. di lunghezza f. t., una larghezza di 33,5 m. f. t. ed un pescaggio di 12,8 m. Da notare che oggi una di queste navi nelle chiuse di Miraflores sul Pacifico dista dal molo appena 30 cm; quando tra un anno o poco più le nuove chiuse saranno pronte, potranno attraversare navi da 366 m. di lunghezza e larghe 55 m. con pescaggio di 18,3 m. Non pare una differenza molto grande ma, tradotta in operatività, significa permettere il passaggio di navi portcontainers da 13/14 mila containers (teus). Oggi il canale ha un attraversamento che oscilla tra le 38/42 navi al giorno, con la nuova corsia passeranno 10/14 navi in più al giorno, ma di dimensioni maggiori. Sarà quindi terminato entro il 2015

l'ampliamento del Canale di Panama. Salini e Impregilo, due delle società che partecipano all'ampliamento del Canale, hanno confermato che i lavori inerenti all'ampliamento del Canale di Panama saranno terminati entro la fine del 2015. L'opera sarà una delle più grandi infrastrutture mai costruite al mondo.

Eppure, già oggi, si pensa ad un nuovo progetto: la costruzione di una infrastruttura concorrente lunga 278 km in Nicaragua, dove stanno cominciando i lavori per costruire un canale che taglierà in due il Paese per unire il mare dei Caraibi con l'Oceano Pacifico, attraversando i quasi 105 km del lago di Cacibolca. Quest'opera dovrebbe permettere l'attraversamento di navi da 400 mila tons annullando, almeno in parte, gli sforzi fatti per ampliare l'attuale Canale di Panama. È ovvio che se quest'opera sarà mega, le polemiche, il dissenso, ecc... lo saranno altrettanto. Ancora non si sa quale im-



patto ambientale ci potrebbe essere. Un fatto è certo: il finanziamento di tutto ciò è di origine cinese (HKND gruppo di Hong Kong), si parla di 55 miliardi di USD. Ovviamente se l'opera dovesse essere eseguita, anche il nuovo Canale in ultimazione sarebbe già del tutto superato. A livello di maestranze si parla di occupare per più di 5 anni, ben 50.000 persone. Per dare un'idea degli attuali lavori e delle Paratoie inviate da Trieste, guardare con attenzione la serie di foto qui allegate, anche se, in questi casi così eclatanti solo la realtà riesce a rendere l'idea.

Cap. L. C. Riccardo Roemer de Rabenstein



CARTE NAUTICHE

Meridiano zero, Greenwich, Conferenza di Washington 1884

Spesso ci viene da chiedersi "Ma nei tempi passati come facevano?". Le distanze venivano misurate, in base ad ogni paese che, per poter considerare le longitudini, indispensabili per le carte nautiche come per le carte militari, stabiliva un suo Meridiano fondamentale; ma prima del 1884 era sempre un rebus stabilire dei punti fermi, validi e riconosciuti da tutti. Consideriamo che noi in Italia tenevamo conto del Meridiano di Monte Mario (Roma), la Francia si basava sul Meridiano di Parigi, mentre gli Inglesi già dal 1675 si basavano sul Meridiano di Greenwich. Teniamo conto che la potenza Marina Inglese era sempre più all'avanguardia, furono i primi a fare vere campagne Idrografiche, quindi affermarono

nel Mondo Moderno il loro modo di fare le cose. A titolo di esempio, che è molto chiaro, nel lontano 1854, non proprio troppo lontano, una carta del Porto di Genova, dono del collega Rudy Raineri, ci dimostra che la Carta Nautica allegata si basava sulle misure in Tese Francesi e Gomene Francesi, chiaramente, fino a che nel 1884 non si stabilirono regole uguali per tutti, con il Meridiano Zero. Era quello che passava dall'Osservatorio di Greenwich, in base al sistema dei fusi orari necessari per calcolare la Longitudine da 0° a 180° Est o West. Questa fu la base di come consideriamo le ore moderne.

Cap. L. C. Riccardo Roemer de Rabenstein

