

DL NEWS comunicazioni

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 17 dicembre 2018

Ai lettori

Cari lettori , spero che continuerete a leggere , magari solo sfogliare, il nostro foglio telematico DL NEWS anche nel prossimo anno 2019.

Siamo nati con questa “ carretta “ nel 2008 dal passaggio della rivista TTM, che compie 50 anni, ad altro editore e abbiamo “ costruito “ questa idea in un cantiere di esperienze e di cultura nel campo multidisciplinare delle comunicazioni marittime e del lavoro sul mare, nelle scuole e accademie, nell’industria navale.

Continueremo con questa rotta, allargando sempre di più la nostra platea di lettori, questo è l’ultimo numero 2018, intanto vi auguriamo buone feste natalizie , tanta serenità, e buona navigazione per l’anno 2019.

Decio Lucano

Una nota però devo farla. Tra i tanti inviti di aziende a Genova , sottolineo Siat con un concerto di musica classica nella Basilica della Santissima Annunziata; il giorno dopo al Teatro Carlo Felice serata del RINA Christmas Party con due musicisti, Igudesman & Joo, funanboli artisti conosciuti in tutto il mondo che con la versatile orchestra del teatro hanno eseguito il concerto per pianoforte e orchestra di Rachmaninoff e via via canzoni tradizionali e per finire natalizi tra impensabili originali lazzi e comicità fisica e verbale. Questi artisti girano il mondo per trasmettere il messaggio della musica . La conclusione mia è che questa è musica da insegnare, divulgare. Noi adulti, i genitori, dovremmo farla conoscere ai bambini, ai ragazzi , come fanno questi due artisti, che operano anche per Unicef in tutto il mondo, e non il Rap che è l’antitesi della cultura e del buon senso. Mi riferisco a quanto sono frequentati i locali e trasmessi anche spettacoli televisivi dove questi rapper dilagano . Un pessimo insegnamento che non ha nulla da spartire con le canzoni popolari addirittura medioevali, o quella americane di buona memoria, una diffusione del male in forma ambigua che attecchisce nella società attuale e nelle famiglie con risultati nefasti. (DL)

Natale, che cosa c’è di religioso in tutto ciò che ci circonda ?

di Anna Bartiromo

Dopo aver letto tante notizie e storie interessanti, come sempre, in questi

Articoli di DL NEWS, eccomi di nuovo.

A dirla all'Inglese- it's Christmas time- E' vero, un po' dovunque si respira (o meglio dovrebbe respirarsi un' atmosfera di serenità, di gioia dell'animo, di solidarietà, generosità, altruismo, condivisione e religiosità. Ma cosa c'è di religioso ormai in tutto ciò che ci circonda?

Dalla caduta del ponte Morandi, giusto preso come punto di riferimento, i fatti sono precipitati sulle pagine della Cronaca con un'escalation paurosamente tragica (in Inglese il vocabolo è neutro) che ha sconvolto, più o meno, l'evolversi del nostro quotidiano quali i morti e feriti della discoteca e la strage di Strasburgo... Tuttavia ciò che più sconvolge (almeno me) è la superficialità del mezzo linguistico usato per passare il messaggio, la levità dei vocaboli allorchè, attraverso i vari mass-media, tali gesti inconsulti vengono definiti "stupidi," come,

ad esempio, nel caso del ragazzino che avrebbe lanciato lo spray paralizzante e urticante con le conseguenze che sappiamo tanto che il soggetto in questione- che si chiami David o Gennarino non cambia affatto la sostanza- se n'è tornato tranquillamente o quasi avesse fatto una bravata in attesa, si fa per dire, di capire meglio davvero chi sia stato il responsabile di tutto. Ma, nel dubbio, non sarebbe stato meglio trattenerlo qualche giorno in un locale della polizia dandogli almeno l'opportunità di riflettere?

Tanta tolleranza, o buonismo che dir si voglia, nei confronti di azioni con conseguenze tanto spiacevoli, non favoriscono certo, lo sviluppo di una coscienza civile, equilibrata ed opportuna in un contesto sociale, anzi la alterano e la deturpano modificandone negativamente i contenuti tanto più che, alla luce dei fatti, alla fine tutte le colpe ricadranno su chi non ha bloccato l'esagerato incoming di ragazzi in discoteca. Su

Strasburgo, è ancor peggio visto che l'assassino di turno era già schedato, più volte accusato e fermato dalla polizia. Ci vuole proprio tanto a munirlo di un "braccialetto" speciale onde monitorarlo h24...Molti sostengono che bisogna tentare il tutto per tutto per il recupero di soggetti simili e dar loro la possibilità di redimersi, dimenticando completamente che tale grossa opportunità si concretizza solo in chi ha un'anima ed una coscienza laddove, chiunque agisca nel modo che sappiamo, ne è del tutto privo, pertanto non c'è nulla da salvare. Non solo ma la loro blasfemia si

evidenzia giusto nell'addurre come scusa che, ciascuna strage, ciascuna uccisione o tortura o sevizia o bruttura sia fatta nel nome dl Dio. Del loro Dio. Ahimè, non lasciamoci offuscare da siffatto fumo negli occhi; nessun Dio, che sia davvero tale, suggerirebbe tanto scempio, se non altro per rispetto del "SE" a meno che, piuttosto che essere un dio, non fosse qualcosaltro come, sinceramente, credo. Fama di sete di potere e megalomania narcisistica. Perdonatemi ma non riesco a provare alcuna pietà per chi fa tanto male. So solo che maggiore severità nella punizione frenerebbe certamente il dilagare di tanto scempio... Non ho chiuso occhio per due notti a causa dell'orrore provato. In tutto ciò l'unico, vero

innocente è proprio Dio. E dunque che valore ha, oggi, il Natale se non c'è più serenità, fiducia nel domani e nell'amico che ti sta accanto? In ogni caso, per quanti tuttora ci credono, me compresa, formulo un sincero augurio per un sereno Natale nonché a voi tutti ed un anno migliore.

Sinceramente vostra,

Anna Bartiromo

Pascal diceva che Cristo non ha finito di soffrire (DL)

○*○*○*○*○

LETTURE (da rileggere e meditare)

Racconti d'oltremare di Francesco Pittaluga , Erga Ed. è un libro che non si può racchiudere in una sola presentazione. C'è tutta l'umanità , c'è tutto il mondo in queste pagine che Francesco sembra recitare, perché lui è anche attore, e il suo narrare attraversa storia e continenti dal missionario che fugge con l'india nella foresta amazzonica e scompare in questo oceano di vegetazione, alla cagnetta dell'Atlantico del comandante Tarabotto , uomini e donne nell'Oltremare... , tenerezza e crudeltà insieme , a cercare l'intima essenza dell'uomo . Che cosa significa Oltremare? La risposta nei prossimi “ porti “. **...Ti regalo una città** , di Giuseppe Viscardi, Nuova Editrice Genovese, la rivolta e il riscatto dei cittadini di una città del ponente ligure dalla morsa della ndrangheta nelle elezioni amministrative dopo il commissariamento del comune. Secondo Federico Cafiero De Raho, magistrato e dal novembre 2017 Procuratore nazionale Antimafia e secondo il generale Governale, l'Italia è in mano a questa multiforme organizzazione , localistica e finanziaria, riconosciuta a livelli internazionali come apicale ; la Liguria in particolare detiene il record della diffusione della droga tra i giovani e crocevia logistico per il nostro Paese. **Chi ha il coraggio di presentare questo libro ? (DL)**

EMSA Newsletter December 2018

Emsa (European Maritime Safety Agency) in this issue : Focus on ro-ro deck fire continues as fourth workshop is held in EMSA ; Collecting evidence on human factors in marine accidents; Copernicus maritime surveillance supports African 'NEMO' operations; Developing satellite AIS capacities at national level; EMSA contracts addition RPAS drones for maritime surveillance services; Tunisia to become part of the EU LRIT Cooperative Data Centre; LNG bunkering for port authorities and administrations

IL FONDO di Tobia Costagliola

Divagazioni “filologiche” di fine anno tra media pilotati e politici che stanno in equilibrio e governano il Paese / Una bambina che gioca con la “manovra”, ma non ha la...barba.

Durante l'intero corso dell'anno che volge al termine, le News di Decio Lucano, come da tradizione, hanno sempre posto al centro il mare, le navi, i marittimi, i porti, le nuove tecnologie, l'etica ed i comportamenti umani, dando ampio spazio ai porti, ai trasporti e tutte le relative problematiche. Tutti argomenti che sono stati mirabilmente intrecciati con Storia, narrativa, prosa e poesia, cronaca e attività culturali ed editoriali legate all'universo “Mare”. Ci siamo anche occupati a volte di linguaggio, inglesismo, neologismi sempre più usati ed abusati, abbreviazioni, ecc. Ma, in questo scorcio di anno, voglio riflettere su alcuni vocaboli o frasi tutte italiane che, ormai, troppo frequentemente, risuonano nei soliti sguaiati talk-show, primeggiano a caratteri cubitali sulle pagine dei giornali o echeggiano dalla bocca di gente comune o di politici che in parte non ne conoscono manco il significato. Non si può dire che siano termini nuovi ma sono termini già esistenti che, in questa particolare “lunga” stagione politica, sono diventate un tormentone. Dico subito che non parlerò di “spread”, termine “albionico” troppo usato e abusato finanche negli asili infantili; non parlerò di “immigrazioni” che tra poco i nostri dizionari riporteranno come “invasioni barbariche” di cui l'Italia dovrebbe avere una esperienza storica che risale alle notte dei tempi.... Ho scelto quindi di soffermarmi brevemente su : Populismo, Sovranismo, Manovra (Manovra espansiva, Manovra restrittiva), PIL, Recessione, con l'intento di rendervi partecipi di tutto quanto ho imparato, arricchendo, mio malgrado, in modo grossolano, le mie già approssimative conoscenze (Pardon ! Sono tanto entusiasta per ciò che ho imparato che non ho minimamente considerato che chi legge queste cose potrebbe già conoscerle. Pazienza lo considererò come un mal riuscito sfoggio di saccenteria):

Populismo

La mia esposizione sembrerà, agli occhi del lettore attento, una sommaria ed “arruffata” rassegna editoriale. Infatti, ho preferito riportare soltanto alcuni pensieri, da me pienamente condivisi, attinti durante lo sforzo sostenuto per questo mio veloce arricchimento cognitivo (Cfr. Enciclopedia Treccani; ”Un grande Paese”, Luca Sofri, Rizzoli 2011; E.Galli della Loggia, Corriere della Sera, 2018; Paolo Magliocco, La Stampa, 2018).

Treccani : << 1. Movimento culturale e politico sviluppatosi in Russia tra l'ultimo quarto del sec. 19° e gli inizi del sec. 20°; si proponeva di raggiungere, attraverso l'attività di propaganda e proselitismo svolta dagli intellettuali presso il popolo e con una diretta azione rivoluzionaria (culminata nel 1881 con l'uccisione dello zar Alessandro II), un miglioramento delle condizioni di vita delle classi diseredate, specialmente dei contadini e dei servi della gleba, e la

realizzazione di una specie di socialismo rurale basato sulla comunità rurale russa, in antitesi alla società industriale occidentale. 2. Per estensione, atteggiamento ideologico che, sulla base di principi e programmi genericamente ispirati al socialismo, esalta in modo demagogico e velleitario il popolo come depositario di valori totalmente positivi. Con significato, più recente, e con riferimento al mondo latino-americano, in partic. all'Argentina del tempo di J. D. Perón (v. peronismo), forma di prassi politica, tipica di paesi in via di rapido sviluppo dall'economia agricola a quella industriale, caratterizzata da un rapporto diretto tra un capo carismatico e le masse popolari, con il consenso dei ceti borghesi e capitalistici che possono così più agevolmente controllare e far progredire i processi di industrializzazione. In ambito artistico e letterario, rappresentazione idealizzata del popolo, considerato come modello etico e sociale: il populismo. nella letteratura italiana del secondo dopoguerra >>.

Paolo Magliocco, dopo aver riportato le definizioni sia del dizionario Treccani che Garzanti, non molto differenti, cita l'Oxford dictionary che mette invece in risalto il contrasto con le élite: il populismo si sforza di piacere alle persone che sentono che i propri problemi sono trascurati dalle élite. Magliocco, tra tanti altri, cita anche Jan-Werner Müller, della Princeton University, autore di «Che cos'è il populismo?» Müller ha messo in rilievo la pretesa dei partiti populistici di essere i rappresentanti esclusivi degli interessi del popolo. Il politologo americano indica anche una probabile deriva autoritaria dei partiti populistici, insofferenti al pluralismo.

Luca Sofri : << Nel suo significato non ancora banalizzato (come sta avvenendo nelle titolazioni giornalistiche di questi mesi) è in sostanza l'idea – ma soprattutto la propaganda in questo senso – che “il popolo” abbia sempre ragione (Come diceva Robespierre), e che affidarsi al popolo – soprattutto attraverso applicazioni di democrazia diretta invece che rappresentativa, o referendum – sia l'approccio migliore alle decisioni politiche. Non va confuso con la democrazia in generale, che funziona sulla base dell'idea che il popolo debba comunque decidere, ma senza implicare che decida per il meglio, o che abbia ragione (per alcuni la democrazia può essere solo rappresentativa, non diretta). Diciamo che la democrazia è un meccanismo, il populismo è un'ideologia.

In quanto ideologia, è teoricamente in buona fede (anche se di buone intenzioni è lastricata eccetera): in realtà, come dicevamo, nella gran parte dei casi storici, e nell'attualità, è diventata più una forma di propaganda politica strumentale – spesso insincera – che di principio. Con la quale leader politici aspiranti o di fatto cercano il consenso popolare attraverso una retorica che blandisca gli elettori e li faccia sentire speciali, soprattutto per attenuare il senso di discriminazione della gran parte di loro.

Una prima contraddizione di questo messaggio è che non è chiara la definizione di popolo: perché “il popolo” abbia unanimemente ragione, questo dovrebbe avere le stesse opinioni. Nei sistemi democratici evoluti in cui su molte cose le opinioni popolari sono diverse e opposte, quale popolo ha ragione? È la contraddizione che genera per esempio gli illogici slogan per cui ogni vincitore di

elezioni e referendum proclama la propria “una grande vittoria popolare”, rimuovendo il fatto che simmetricamente (salvo che in Corea del Nord) ci sia stata “una grande sconfitta popolare”.

Ma a complicare questa definizione originaria, il termine “populismo” è divenuto in questi anni l’unica etichetta disponibile da fare aderire a fenomeni recenti assai più complicati e sfilacciati, e spesso in contraddizione con la definizione stessa. Intanto, allontanandosi dalla sua radice storica e dalla definizione Treccani, si è diffuso enormemente un populismo di destra, o conservatore. Ed è stato poi usato per definire ascese politiche diverse (Trump, Farage, Tsipras, Grillo, Podemos, Le Pen), ma complessivamente basate su una contestazione delle classi dirigenti, soprattutto politiche>>. E questo ultimo populismo è divenuto “anti-sistema” e “anti-élite” con la capacità <<di trovare capri espiatori su cui rovesciare le colpe dei propri futuri insuccessi: «Non siamo noi incapaci di governare, sono le forze malvagie che ci avversano ad impedire il “cambiamento”. Se non fosse per l’azione di quelle forze malvagie noi potremmo soddisfare facilmente il diritto del popolo ad essere felice. Noi siamo persino capaci di abolire la povertà per decreto >>(Cfr. Angelo Panebianco, Corriere della Sera 2018). (Ogni riferimento a ciò che in altri termini significa “Poteri forti” tanto combattuti, verbalmente, da qualche “governante” è puramente casuale...).

<< I movimenti del populismo italiano del Novecento sono stati sempre guidati da autentici gruppi dirigenti, perlopiù di estrazione intellettuale, nei quali erano pochissimi coloro che venivano veramente dal popolo. Anche per questo si è trattato di gruppi dirigenti –chiamiamole pur élite- in possesso di sufficiente cultura e di sufficiente conoscenza del mondo per essere in grado, al momento necessario, di prendere le opportune distanze dallo stesso popolo, riuscendo a mediare tra l’elemento popolare suddetto e le esigenze, i vincoli e gli interessi, inerenti una visione più generale delle cose e del Paese. In grado, insomma, di svolgere un ruolo di direzione politica realmente nazionale. Viceversa ciò che caratterizza il populismo italiano attuale, in particolare quello dei 5 stelle, è la completa assenza di qualunque cosa assomigli a un gruppo dirigente.[...] La verità è che il demagogico programma elettorale che sei mesi fa ha portato il movimento alla vittoria adesso è diventato un cappio che ogni giorno un po’ di più si sta stringendo inesorabilmente intorno al collo dei “grillini”. I quali sono destinati ad imparare così a loro spese una regola antica come la storia : e cioè che la rivolta contro le élite sono solo le élite che possono farla. O almeno provarci >>. (E.Galli della Loggia).

Ero partito in quarta con la velleità di descrivere ben sette definizioni. Sono riuscito a darne, malamente, solo una. Vedremo, con Decio Lucano, se questa rassegna “cognitiva”, in questa delicata stagione politica può interessare i lettori. In caso positivo, potremmo scrivere “a puntate”(!!!). In tal caso faremo il possibile per evitare di sembrare politicamente schierati da una parte piuttosto che da un’altra.... C’è l’intento di mantenerci ai margini della cronaca nel tentativo di continuare questo esperimento di “lessico” proveniente da un “corso di aggiornamento” accelerato. C’è sempre la speranza che questo “populismo

tutto nostrano”, possieda una formula magica che potremmo poi consigliare anche alla Francia che, secondo le ultime indiscrezioni, sembra stia peggio di noi... Ma, prima di concludere, voglio almeno raccontare brevemente un divertente aneddoto riferito ad uno dei termini da me citati: “Manovra”. La mia nipotina Sofia , 3 anni appena compiuti, vispa e intelligente come tutti i bambini della sua età (noi, alla sua età eravamo più addormentati, per tanti motivi...) giorni fa, giocava, usando un grosso birillo di plastica come microfono, fingendo di parlare con frasi improvvisate e sconclusionate. Alla mia domanda “ Cosa stai facendo ?” , lei risponde “ Sto parlando della manovra ...però, non ho la barba....” Chissà cosa voleva dire ?..

Un caldo e cordiale augurio di Buon Natale e Prospero Anno Nuovo a tutti i lettori ed alle loro famiglie diretto anche a te, Decio, ed alla tua Signora.

Tobia Costagliola

o*o*o*o*o

IL DONO DI NATALE

di Silvestro Sannino

RITRATTI DI PROTAGONISTI DELLA NAVIGAZIONE

MARTIN FERNANDEZ DE NAVARRETE

Anche senza essere marinai hanno contribuito allo sviluppo della nave

In tema di Navigazione i personaggi che si sono distinti e che sono diventati celebri vengono, in genere, individuati nella categoria dei navigatori, ed in special modo dei grandi Navigatori, quali: Tifi, Palinuro, Annone, Ippalo, U. e G. Vivaldi, Zheng-He, B. Dias, C. Colombo, Vasco da Gama, G. e S. Caboto, F. Magellano, J. S. de Elcano, J. De Castro, A. de Mendana, F. Drake, A.J.Tasman, W. Dampier, G. Anson, James Cook, etc. Vi sono poi i navigatori condottieri, gli ammiragli che, oltre ad avere le necessarie doti nautiche, sono determinati e coraggiosi, ai confini della temerarietà, sorretti da spiccate capacità creative in tema di strategie e di tattiche navali: Caio Duilio, M.V. Agrippa, B. Zaccaria, Vettor Pisani, Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque, O. e Andrea Doria, Michiel de Ruyter, Jean Bart, Orazio Nelson, etc.

Ma vi sono altre categorie di protagonisti della navigazione i quali non erano marinai, non navigavano, e tuttavia hanno avuto un ruolo importante ed hanno contribuito allo sviluppo ed al progresso delle conoscenze della nave e della nautica. Tra questi si possono distinguere: i politici della navigazione come Dom Enrique o navegador, D. Joao II, I Re Cattolici, J. R. de Fonseca, Manuel I, S.

Pepys, J.B. Colbert; gli scienziati ed i tecnici della nave e della navigazione quali Nounes, Mercatore, S. Stevin, Snellius, C. Huygens, H. Pitot, P. Bouguer, C. Dupin, T. Sumner, W. Froude, K. Nomoto, N. Minorsky etc.; i giuristi della navigazione come Ulpiano, Hugo Grotius, John Selden, E. Cleirac, G.M. Casaregis, C. Targa, René J. Valin, J. M. Pardessus, P. Huvelin ; gli storici della navigazione quali M.F. de Navarrete, A. Jal, A. Breusing, E. Gelcich, C. Torr, T. Bertelli, E.G.R. Taylor, C. Cotter etc.; i poeti e i letterati etc. Cercherò di fare un breve ritratto di alcuni di essi, cominciando da Martin Fernandez de Navarrete, storico e bibliografo marino, studioso ed esegeta principe della nautica dei viaggi spagnoli delle grandi scoperte geografiche.

MARTIN FERNANDEZ DE NAVARRETE.

Martin Fernandez de Navarrete (1765-1844), di nobile famiglia spagnola, a 16 anni entra in Accademia ed inizia la carriera di ufficiale di marina. Partecipò ad alcune azioni navali militari; in seguito, per ragioni di salute, si orientò sempre più verso gli studi in vari campi, incoraggiato e aiutato da José Mendoza y Rios, autore di un notevole Tratado de Navegacion (1787). La sua formazione intellettuale e spirituale denota un intreccio armonico di cultura scientifica e letteraria. Fu un tenace ricercatore, diligente storico marino erudito, eclettico poligrafo, letterato. Come critico letterario fu autore di una Vida de Miguel de Cervantes Saavedra, in cui tende a riabilitare il personaggio Don Chisciotte. In un periodo di grandi sconvolgimenti politici, da Carlo III a Napoleone, alla Restaurazione, de Navarrete si occupa anche di cartografia nautica e ricopre il ruolo di Direttore del Deposito Idrografico dal 1823 al 1844. Per ordine reale eredita l'incarico già affidato a Juan Bautista Munoz nel 1779 dal Re Carlo III, un monarca illuminato come pochi, di raccogliere, ordinare ed analizzare la documentazione relativa alle imprese della Spagna – di scoperte, conquiste, insediamenti e governo delle terre del Nuovo Mondo - nella epopea delle Scoperte Geografiche. Il materiale tolto agli oblii degli archivi, sparsi in un gran numero di luoghi, doveva servire a realizzare una storia del Nuovo Mondo che costituisse una risolutiva, oggettiva e chiara risposta iberica alla recente Storia dell'America dello scozzese William Robertson (1777) ritenuta poco obbiettiva, ingenerosa e penalizzante dei propri interessi nazionali. Munoz aveva iniziato con molta diligenza un lavoro accurato e metodico di ricerca dei documenti custoditi negli archivi e di trascrizione di manoscritti originali ma la sua opera si ferma al primo volume della sua Historia del Nuevo Mundo, per prematura morte avvenuta nel 1789. La Historia di Munoz tratta esclusivamente dei primi tre viaggi di Cristoforo Colombo. Munoz nel prologo evidenzia i principi etici e storici nonché le fonti della sua ricerca ed in primo luogo gli storici coevi (Fernando Colombo, Pietro Martire, Las Casas, Oviedo, de Gomara, Ramusio, Antonio Herrera etc.) con riflessioni dotte e pertinenti. E' molto severo con "Amerrigo" Vespucci che considera un impostore, per il contenuto delle sue lettere, e per aver usurpato a Colombo il nome del nuovo continente. Anche il resoconto delle attività di Colombo risulta ricco di considerazioni storiche e letterarie, sempre ben documentate, appropriate e profonde.

L'immane lavoro del Navarrete di ricerca delle fonti e di elaborazione della documentazione si traduce nella grandiosa opera dal titolo: Coleccion de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Espanoles (Collezione dei Viaggi e delle Scoperte che fecero per mare gli Spagnoli). La raccolta, che l'autorevole Alexander von Humboldt giudicò "uno dei monumenti storici più grandi", consta di cinque volumi di circa 600 pagine ciascuno. I primi due volumi furono pubblicati nel 1825; il terzo nel 1829; il quarto e il quinto nel 1837. La pubblicazione del Navarrete cambiava in maniera profonda la storia e la storiografia delle Scoperte Geografiche fatte dagli Spagnoli nel XV e XVI secolo. Da allora nessun autore che si occupasse di tematiche dell'epopea poteva fare a meno di riferirsi all'opera del Navarrete. Basti pensare che il primo volume dei Viajes comincia col proporre, per la prima volta, il Giornale di Bordo del Primo Viaggio della grande Scoperta di Cristoforo Colombo, nella versione ridotta fatta da Las Casas, per essere andati perduti l'originale e le copie di esso. Ed il quarto volume riporta, sempre per la prima volta, il Diario o derrotero di Navigazione del pilota Francisco Albo che consente di ricostruire con precisione la rotta seguita da Magellano fino alle isole Filippine e quella della nave Victoria, da Mactan-Cebu- Molucche alla Spagna, al comando di Juan Sebastian de Elcano compiendo per la prima volta il giro completo della Terra.

CONTENUTI STORICI E NAUTICI DELL'OPERA DI NAVARRETE.

I cinque volumi della Coleccion di Martin de Navarrete contengono una mole di documenti inediti impressionante ed il Nostro li ha disposti in un ordine razionale, logico, secondo la migliore metodologia filologica e storica. Il primo volume riporta, oltre il già citato Giornale di Bordo di Colombo, i quattro viaggi del Grande Genovese e le varie attività di insediamento nel Nuovo Mondo con alcuni documenti (cartas) esplicativi. Il secondo volume propone in ordine cronologico e debitamente numerati tutti i documenti relativi alle attività di Colombo. Il terzo volume è dedicato alle navigazioni cosiddette minori fatte sulle coste dell'America Centrale fino alle foci del grande fiume Rio delle Amazzoni tra la fine del XV e l'inizio del XVI. I protagonisti di tali navigazioni furono alcuni ex piloti di Colombo come Vincente Yanez Pinzon, Juan de La Cosa, Alonso de Hojeda, Peralonso Nino. A questi bisogna aggiungere: Juan Dias de Solis che venne ucciso in un'imboscata al Rio de La Plata; Pedrarias Davila, Rodrigo de Bastidas, Vasco Nunez de Balboa il quale, il 25 settembre 1513, da un'altura di Panama avvistò un grande mare che chiamò Mar del Sur. Balboa comprese che tale mare separava i luoghi del Nuovo Mondo dall'India, invano cercata da Colombo. Sempre nel terzo volume Navarrete riporta i quattro viaggi di Amerigo Vespucci evidenziando la difficoltà di individuare la posizione geografica di molti luoghi indicati dal fiorentino; inoltre rileva non pochi errori di carattere scientifico e nautico nelle relazioni del Vespucci.

Il quarto volume tratta del viaggio di Magellano alle Molucche e del ritorno in Spagna della nave Victoria. I motivi della ricerca di una rotta occidentale per raggiungere le isole delle spezie pregiate risalgono ai tentativi di Colombo di

trovare un passaggio, uno stretto per le indie. I fatti tragici di porto San Julian (1520), in cui furono giustiziati con atroce ferocia i capitani spagnoli in virtù di un cinico pretesto cercato da Magellano, nonché la defezione della nave Sant'Antonio, vennero in parte attenuati dalla morte, forse cercata, del navigatore portoghese e dal successo spettacolare della nave Victoria di Elcano. Navarrete non fa particolari commenti sui fatti tragici, forse per motivi di Stato, ma riporta tutti i documenti utili a interpretare la vicenda in modo congruo. E la vicenda aspetta ancora un assetto ragionevole; ricordo che sul tema DL NEWS ha dedicato una nota, a mia firma, che può costituire un punto di partenza per una esegesi realistica e valida sul piano storico, anche in vista dei prossimi 500 anni della storica navigazione. Il quinto volume viene dedicato al secondo viaggio alle Molucche, per ponente. Esso fu organizzato subito dopo l'arrivo della nave Victoria ed il ruolo di comandante della "flota", con il titolo di capitano generale, venne affidato all'esperto condottiero Comendador Garcia Jofre de Loaysa mentre Juan Sebastian de Elcano fungeva da piloto mayor e guida responsabile della navigazione. Si parte da Cadice il 24 luglio 1525 ma una serie di incidenti e le tempeste rendono tormentata la navigazione e fanno disperdere la flotta la quale riesce in parte a ricomporsi nello Stretto di Magellano, superato solo il 26 maggio 1526. Durante la navigazione nell'Oceano Pacifico stanchezza e scorbuto mietono vittime: il 30 luglio 1526 muore Loaisia ed Elcano diventa capitano general, ma il 4 agosto anche il primo circumnavigatore muore. Una nave riesce a raggiungere le Molucche e tuttavia per i suoi marinai inizia una lunga odissea. Intanto Hernan Cortés, su ordine dell'imperatore Carlo V, prepara sulle coste occidentali della Nuova Spagna (Messico) una flotta di tre navi al comando di Alvaro de Saavedra con lo scopo di traversare l'Oceano Pacifico, andare alla ricerca di Loaisia e cercare tracce della nave Trinidad con i compagni di Magellano. La rotta Acapulco-Filippine seguita da Alvaro de Saavedra costituirà in seguito la soluzione ideale per i galeoni denominati di Manila perché quella di Magellano si rivelò di scarsa utilità nautica e commerciale. Si chiude così il periodo cruciale delle scoperte geografiche che in soli trenta anni aveva registrato la scoperta del nuovo mondo, esplorato gran parte delle coste dell'America meridionale, aveva concluso il primo giro della Terra con la nave Victoria nel settembre del 1522 ed aveva trovato un modo praticabile e conveniente di navigare il Pacifico.

IL PENSIERO E L'OPERA DI NAVARRETE

(analisi e valutazione dei processi e dei fatti).

L'opera di Martin Fernandez de Navarrete non si riduce alla ricerca e alla sistemazione di una sterminata documentazione sui viaggi e le scoperte per mare degli spagnoli. Egli fa dei commenti generali, delle considerazioni puntuali su episodi e su specifici aspetti di eventi notevoli. Nell'Introduzione al primo volume Navarrete fa un'ampia disamina, di circa 150 pagine, delle condizioni culturali e politiche esistenti alla vigilia dello storico viaggio di Colombo e le circostanze che fecero realizzare l'impresa. La sua analisi è sempre documentata, erudita ma sobria e concreta; non vengono trascurati i contributi

provenienti da varie fonti per confortare il quadro d'insieme e le tesi espresse; fonti che in genere non discute ma le presenta come fatti, come testimonianza per valutare i processi. Non perde l'occasione di rilevare errori di calcolo o di misure geodetiche e/o geofisiche. E' un osservatore attento che analizza con acume i fatti, le circostanze ed i comportamenti dei protagonisti sempre rispettoso delle ragioni di Stato ma non esita a sollevare critiche come nel caso del premio che Colombo si autoassegnò, con un pizzico di prepotenza, ai danni di Rodrigo de Triana, alias Juan Rodriguez Bermejo . O quando si chiede da quale fonte Pigafetta abbia desunto i presunti motivi di dissidio, da lui riportati, tra Magellano ed il pilota di S.M. Esteban Gomez che poi deserterà con la nave Sant'Antonio per far ritorno in Spagna.

L'analisi, la esegesi dei processi navigatori non si limitano all'epopea delle grandi Scoperte Geografiche ma si ampliano in una dimensione più generale e stimolano il Navarrete a valutazioni complessive, organiche, universali, in sostanza ad una ermeneutica della navigazione in cui si può identificare non solo la scienza e la tecnica nautica ma anche le linee di una filosofia della navigazione. Una lettura combinata e integrale delle opere di Martin Fernandez fa emergere con limpida evidenza sia la dimensione storica e scientifica dell'arte nautica, sia la filosofia della navigazione.

Il primo riferimento è il Discorso Historico sui progressi fatti in Spagna dall'arte de navegar, memoria letta alla Reale Academia de Historia (di cui il Navarrete fu in seguito Presidente) il 10 ottobre del 1800. L'arte nautica non è una pratica grossolana ma come mostra la storia dai tempi più remoti essa pervade tutte le scienze, dall'astronomia alla matematica alla fisica il cui fulcro, la cui anima risiede nella filosofia. E' quindi essa dottrina e riflessione che ha prodotto illustri interpreti della sua natura, della sua essenza, autori di opere sublimi come Tucidide, Lucano, Nounes, Medina, Mercatore, Bouguer, Bezout, Robertson etc. Il Discorso trova un naturale prosiegua in un'altra opera del Navarrete, la Biblioteca Maritima Espanola, in due volumi, pubblicata postuma nel 1851. In essa vengono prodotti, in indice alfabetico, i nomi di centinaia di autori ed i loro contributi dati alla Navigazione. I ritratti, le opere, le descrizioni, seppur sintetici, forniscono un quadro indicativo di una realtà ricca e dai molteplici aspetti. I contributi singoli e di insieme costituiscono una significativa espressione della dinamica dell'arte della Navigazione. L'altra opera postuma del Navarrete, la Dicertacion sobre la Historia de la Nautica e delle scienze matematiche, pubblicata nel 1846, ripercorre le principali tappe della navigazione dall'antichità alla vigilia delle grandi scoperte quando cominciano ad essere divulgati libri di arte nautica. Navarrete ricostruisce l'evoluzione dell'arte de navegar attraverso i testi di autori come Martin Fernandez de Enciso, Alonso de Santa Cruz, Pedro de Medina, Martin Cortés, Rodrigo Zamorano, Juan Bautista Labana, Andrés Garcia de Cespedes, Simon de Oliveira, Manuel Pimentel, etc. Si tratta di autori che non conoscono solo la scienza e l'arte del navegar ma sono anche in possesso di una notevole erudizione sul piano letterario e filosofico per cui l'analisi e l'esegesi del Navarrete riesce a far emergere gli aspetti più rilevanti della scienza, dell'arte e

della filosofia della navigazione. La *Dicertacion* si può ritenere il primo libro che tratta la storia della navigazione in modo organico e nella sua totalità. Purtroppo raramente nel futuro le opere sulla materia si sono avvicinate ai suoi contenuti, non solo tecnici ma anche epistemologici.

Corollario Primo. E' stato citato Carlo III di Spagna come ispiratore e promotore dei lavori di Munoz e di Navarrete. Carlo III fu dal 1735 al 1758 re di Napoli col titolo di Carlo I (di Borbone). Nello stesso anno in cui fu incoronato fondò l'Accademia Navale di Napoli con sede in Portici, a poca distanza dalla Reggia voluta da lui e dalla moglie Maria Amalia di Sassonia, incantati dall'amenità del luogo, in quel tratto che fu chiamato Miglio d'Oro, meta dei visitatori che seguivano il Gran Tour dal '600 in poi. La Reggia di Portici ospita l'Università Agraria, Facoltà della storica Università Federico II. Carlo III fece anche costruire la Reggia di Capodimonte ricca di opere d'arte donate dalla madre Elisabetta Farnese, e diede inizio alla costruzione della Reggia di Caserta diretta da Luigi Vanvitelli. Sotto il suo regno Napoli era la prima città d'Europa ed esprimeva una cultura vivace con uomini come Domenico Cimarosa, Francesco Solimena, Gian Battista Vico, Antonio Genovesi, Michele de Jorio con la sua monumentale *Storia del Commercio e della Navigazione...* etc. mentre gli scavi di Ercolano e di Pompei riportavano alla luce tesori di archeologia.

Corollario Secondo. Quando si seppe che stavano per uscire i primi due volumi della *Coleccion Irving Washington*, scrittore e diplomatico americano già affermato, si precipitò a Madrid e venne in contatto col Navarrete. Questi si mise a sua disposizione e gli fece dono di circa tremila copie di documenti manoscritti che lo scrittore americano esaminò in attesa dei *Viajes*. Nel 1827 fu data alle stampe la sua "A History of the Life and Voyages of Christopher Columbus" che ebbe subito un grande successo e conobbe altre edizioni. Irving lavorò su materiale storico di primo ordine che seppe usare bene ma da scrittore creativo e geniale romanizzò alcuni aspetti. In particolare creò l'immagine di Colombo come la persona dalle conoscenze avanzate che aveva di fronte una Commissione di dotti che dovevano vagliare il suo progetto ed erano prevenuti perché legati, prigionieri di una cultura libresco superata, anacronistica. Un Colombo in lotta per affermare le sue idee, infiammato con la sua eloquenza, la sua passione, la sua convinzione ed i dotti che ribattevano con sterili citazioni di antichi autori e falsi concetti geografici e cosmografici. Si creava così un mito, una leggenda suggestivi che facevano presa sul lettore, lo catturavano, ma che non sempre erano in sintonia con la realtà dei fatti. E non si può dire che oggi l'equivoco sia del tutto dissolto. Irving Washington beneficiò di introiti economici rilevanti; Martin Fernandez de Navarrete fornì il prezioso materiale e le informazioni a titolo gratuito, con pura finalità euristica, ricevendo appena una menzione dallo scrittore americano nella prefazione ai tre volumi del suo fortunato *Columbus*.

Silvestro Sannino

Torre del Greco, 6 di dicembre del 2018



La lettera

di Enrico Calvini, costruttore di barche e atleta della vela

Carissimi, vi scrivo con la scusa degli auguri di Buon Natale a tutti noi !

Leggo sulle ultime 42 DL NEWS 2018 VOLXI di Decio Lucano un RITRATTO di Roberto James GIORGI.

Decio ce lo ha sempre detto, io lo ho sempre pensato, ed adesso Vi lancia una sfida:

Sfido ognuno di noi a "scrivere la cronaca della propria vita: le nostre memorie. Bisogna farlo adesso sino a che siamo giovani, brillanti, in forza.

Io certamente non sono famoso nè di successo come Roberto ma in fondo ho fatto tre campagne olimpiche (e mezza) e tutte hanno portato medaglia (tranne ovviamente la mezza)...

naturalmente non come atleta ma come costruttore di molto sofisticate barche da gara ed ho vinto medaglia con la Russia, gli USA, la Francia, la Spagna, l'Irlanda; é tutta la vita che archivio dati, informazioni, cartacce...

Ma quello che voglio dirvi è che ognuna delle nostre vite è ugualmente degna, ugualmente interessante, ugualmente costellata di interessi, episodi, accadimenti che secondo me (e certamente anche secondo Decio che ci ricorda sempre come naviganti-scrittori) vale la pena siano raccontati. Prendiamoci qualche anno per farlo: il mio progetto è di iniziare nel 2020 e finire appena possibile.

Ricordo a tutti che ci vedremo nel 2019 per il 50° !!

Enrico Calvini

Yacht Designers di alta scuola

ISAD Milano Italia /Veniamo da lontano
di Sergio Abrami

A Milano città della moda, città del design a 360°, nel 1980 nasce l'ISAD .

Acronimo dell' Istituto Superiore di Architettura e Design fondata nel 1980 per iniziativa di un gruppo di professionisti, l'ISAD si propone di offrire un percorso di formazione altamente professionalizzante nel campo dell'architettura e del design a tutto campo .

Forte di più di 30 anni di esperienza, l'Istituto procede in un costante processo di evoluzione e di trasformazione che le consente di aggiornare e rinnovare continuamente sia gli indirizzi della

didattica, sia il gruppo dei docenti, formato nella maggior parte da professionisti e ricercatori attivamente impegnati tanto sul fronte della libera professione quanto in campo critico ed editoriale.

Yacht design e l'ISAD

Penso sia necessario un flash back senza il quale il corso di MYD dell'ISAD diverrebbe "uno dei tanti" corsi post universitari.

Ha invece una storia, come si dice ... : veniamo da lontano .

Oltre una trentina di anni fa sono stato il coordinatore del primo corso annuale in Italia di yacht design.

Seguiva quello dell'anno precedente dedicato all'interior yacht design ideato e diretto

dall'architetto Luciano Consigli. Progettista di interni, grafico pubblicitario , ideatore di Humor Grafic e grande comunicatore e non ultimo ex segretario generale dell'As.Pro.Na.Di. l'associazione italiana dei progettisti nautici .

I docenti di allora .

I docenti del corso di Yacht Design (progettazione a 360°) erano i giovani professionisti di allora, unici "anziani o diversamente giovani" : l'Ing. Ceccarelli e l'Arch. Luciano Consigli, senza dimenticare una memorabile lecture di un "sempreverde" Ing. Sonny Levi " il maestro" che invitai per una giornata dedicata alle carene veloci : e da quell'invito è nata l'amicizia che ci legati fino alla sua scomparsa nel novembre del 2016.

Gli altri docenti, e cito solo i più noti , erano : Vallicelli, Gregori , De Simoni, Pastorino, il sotto - scritto (insegnavo regolamenti stazza IOR - progettazione carene vela e materiali compositi) e tanti altri giovani se non giovanissimi professionisti che hanno prodotto una generazione di yacht designer affermati.

L'importanza di "fare scuola" ... insospettabile , vero . Una storia che sanno in pochi .

I più noti ex allievi usciti dal corso di Yacht Design dell'ISAD sono stati : Mario Pedol , Massimo Gino e tanti altri che ora operano in Italia e nel mondo (alcuni in Cina ...).

Per non parlare di giornalisti nautici che si sono "formati" , acculturati , come Antonio Vettese, per 21 anni direttore di Vela e Motore , anche lui ex studente ISAD.

ISAD-MYD 2016-17

Nel 2016 dopo un apprezzato corso estivo di Interior Yacht Design (in inglese) mi è stato chiesto dalla Direzione ISAD di coordinare e fare da filo conduttore come 30 anni fa ad un corso annuale, un master in italiano ed inglese dedicato a laureati in architettura e/o ingegneria.

Accettai ben volentieri : anche perché trasmettere cultura del mare e non solo mera tecnica costruttiva è la mia vera passione.

ISAD-MYD 2017-18 Hanno fatto seguito un corso annuale ed un breve , ma intenso corso estivo dedicato all'interior yacht design che ha concluso il suo ciclo con una apprezzatissima visita ai Cantieri Riva di Sarnico e Bellini di Clusane di Iseo (dove si restaurano con antica maestria i storici Riva Aquarama)

ISAD-MYD 2018-19

Il corso riprende a novembre con la medesima impostazione che ha caratterizzato il corso dell'anno accademico 2017-18 con gli stessi docenti e tutor con una prestigiosa new entry , l'Ing. Sergio Cutolo – Hydrotec -, integrando possibilmente con ulteriori visite in cantieri di produzione ed aziende coinvolte nel comparto nautico .

Sergio Abrami YD

○*○*○*○

LA CASELLA DELL'ASSICURATORE

di Adalberto Bertoli

ASSICURAZIONI MARITTIME, QUALE FUTURO?

L'ANALISI COMPLETA DALL'ARMATORE, AI FONDI, AL PERSONALE A BORDO E A TERRA, LE PERDITE , LE NAVI AUTONOME

Ci avviciniamo alla fine dell'anno, tempo di bilanci si diceva in un'epoca passata, adesso non è più così, in qualsiasi attività si è costantemente informati di come vanno le cose. Nessuna sorpresa, quindi, ma soltanto un consuntivo di quello che è stato l'andamento dei mesi trascorsi.

Avevamo già accennato, nel numero 30 di DL News che il mondo delle assicurazioni marittime era in fermento, i margini rappresentati tecnicamente dal “combined ratio” (l'indice di qualità tecnica della gestione danni, la differenza tra il combined ratio e il 100% indica grossolanamente in percentuale i risultati della gestione assicurativa in senso stretto) erano abbondantemente oltre quota 100, il che significa che la gestione assicurativa evidenzia una perdita, per esempio un risultato pari a 106% rappresenta che il 6% dei volumi dei premi deve essere coperto con i proventi della gestione finanziaria, mentre nel caso in cui esso sia un 80% vuol dire che c'è un utile tecnico del 20% al quale si somma il risultato della gestione finanziaria.

Lo scorso giugno fonti Lloyd's stimavano che per l'83% dei Lloyd's Syndicates il 2017 era stato in perdita e che le maggiori catastrofi naturali (durante il 2017 si sono contati ben 3 diversi uragani solo nei Caraibi) da sole sommavano ben 17 punti sul totale del “combined ratio” di tutti i sindacati che si era attestato in media al 115,6%. Con simili numeri e con la necessità di dover presentare dei “business plan” profittevoli per il 2018, appare evidente come per molti di questi Sindacati, che, e bene ricordarlo sottoscrivono polizze di varia natura, un tempo vanto per chi le possedeva, l'uscita dalle linee di business meno redditizie fosse una ovvia necessità. Quindi, durante gli ultimi mesi abbiamo assistito alla costante perdita di capacità assicurativa e direi che il settore della Nautica risulta, ahimè, a maggior ragione dopo gli eventi che hanno colpito le coste

liguri, quello con le maggiori perdite, ma anche il settore Corpi e il Cargo non sono da meno. Per invertire la rotta, a Londra la ricetta più immediata è stata quella di un aumento dei tassi di premio a rinnovo, che in certi casi arrivano anche un 20%/30% in media su quello pagato in scadenza, aumento che colpisce tutti, anche chi è stato più virtuoso, quasi si volesse applicare, adesso, una sorta di mutualità per tutto il settore, dopo anni di prezzi da saldo, con una sfrenata concorrenza al di là di ogni logica commerciale.

Sicuramente, non è una novità che il mondo dello Shipping stia assistendo sempre più alla scomparsa della figura classica dell'Armatore. Pensiamo, solo in Italia le difficoltà che gli Armatori locali hanno dovuto affrontare con un mercato dei noli in caduta libera, che gli ha costretti a noleggiare, oppure nella peggiore dei casi vendere diverse unità, frutto di errori commessi nel precedente decennio, con scelte avventate, un surplus di offerta, e non ultimo qualche istituto bancario compiacente.

Il risultato è stato, come in altri settori, l'avvento dei Fondi d'Investimento. Per carità, ben vengano, poiché rappresentano, spesso, l'unica fonte di capacità finanziaria nella gestione moderna di questo business, ma la loro ottica, inevitabilmente, è diversa da quella dell'Armatore tradizionale di un tempo. Il loro scopo, almeno da quanto visto nella maggior parte dei casi, fino ad ora, è di far rendere al massimo il capitale investito nel minor tempo possibile, cioè rientrare in possesso dei soldi "prestati" sanando i bilanci, concentrandosi in maggior modo sulle attività più redditizie, in attesa di rivendere le loro partecipazioni. Ci sono alcune eccezioni, certo, ma con questa premessa e obiettivi è ovvio che, per chi è chiamato a gestire una flotta non rimanga altro che concentrarsi sulla spasmodica riduzione dei costi di gestione, quali personale di bordo, bunker e assicurazione. Su questo aspetto vorrei fare alcune riflessioni. Ricordo con soddisfazione di aver letto proprio su questo foglio telematico, il pensiero del Com.te Roberto Giorgi, per anni al timone della più importante società di Shipmanagement, auspicare che al loro comando ci fosse sempre un tecnico, cioè chi conosce questo business e lavora in chiave tecnica e non solamente finanziaria, e in questo senso si spiega, a mio avviso, un punto fondamentale rappresentato dal Personale di bordo.

Ho sempre visto con ammirazione chi decideva di intraprendere questa professione, e quindi, ho cercato di difendere questa categoria, seguendo con interesse la sua evoluzione in questi anni. L'equipaggio di una nave si è stato ridotto, portacontainer da 18 k teus vedono la presenza di 10 e i 15 membri, e in un futuro ancora meno, ma non credo francamente che la panacea per limitare gli errori umani, che pur rappresentano i 2/3 delle cause di sinistralità, sia la c.d. "autonomous vessel", e neppure fare del marittimo un capo espiatorio, anche se leggendo alcuni "claims report", emerge un certo livello di sufficienza, imperizia, incuria e in alcuni casi scarsa preparazione. Da cosa nasce tutto questo? Forse, similmente ad altre categorie si è abusato di personale sotto pagato con scarsa preparazione? Recentemente, ho notato con piacere che un grosso gruppo armatoriale tedesco, (i tedeschi, che pur hanno numericamente una delle più importanti flotte mercantili al mondo hanno da tempo dovuto

affrontare il problema rappresentato dalla penuria di marittimi tedeschi, dovendosi affidare a un crescente numero di ufficiali provenienti dalle repubbliche baltiche), che dovendo investigare sull'alto numero di danni che ha colpito le sue navi, ha scoperto che gli ufficiali a cui affidava le proprie unità, non aveva avuto nessun "training" specifico nei precedenti 5 anni. Inoltre, dovendo stabilire un proprio livello di ranking ha messo al primo posto nel punteggio, l'aver avuto un precedente imbarco con la stessa nave, a dimostrazione che le apparecchiature di bordo sono spesso diverse, altra problematica ai più sconosciuta, ma che mi era già stata segnalata.

Insomma, è forse quindi tornato il tempo di investire nuovamente nella professionalità dei marittimi? Il low cost non paga più, o meglio, non mi pare corretto scaricare simili costi su altri (gli assicuratori); è giusto ritornare ad avere un personale di bordo di qualità e fidelizzato, come era un tempo, a maggior ragione adesso che la presenza di automazione e tecnologia su una nave sarà in costante aumento. A margine di questo argomento si inserisce anche la scarsa manutenzione motoristica, che vede essere una delle principali cause dei danni in macchina, come anche tutto il capitolo del "bad fuel" con alle porte la normativa della "sulphur cap" che meriterebbero un maggior approfondimento, ma non è questo lo spazio per farlo.

E veniamo appunto alle assicurazioni, che ho lasciato appositamente per ultimo. È questo un settore specifico, un servizio legato all'alea, ma che è bene ricordarle ai lettori quale importanza fondamentale svolga in caso di sinistro, per esempio per una nave che deve essere noleggiata o un carico che deve essere consegnato. Un tempo, il Claims department di una Compagnia Marine era il punto di riferimento costante per l'Ufficio tecnico di una Compagnia di Navigazione. In questi ultimi anni, invece, ho avuto l'impressione che fosse solo una sorta di bancomat, un ulteriore strumento sul quale scaricare qualche perdita, per poi rinnovare la polizza sempre a prezzi competitivi per via di una agguerrita concorrenza fra le Compagnie e/o per la bravura dei brokers.

Nulla da eccepire è il mercato, ognuno fa il proprio mestiere, però è bene ricordare come sottolineato anche all'ultimo meeting degli assicuratori marittimi mondiali, che negli anni passati si sono persi 100 milioni di dollari di capacità assicurativa, e per le premesse sopra esposte se ne perderanno altri se non ci sarà un cambiamento. Chi sopravvive lo fa, non perché sia un mecenate, ma perché crede ancora nella buona fede degli operatori e nella qualità del servizio, che è antichissimo ed è nato guarda a caso a Genova, in Italia e auspicabilmente vorrebbe continuarlo a farlo, ma che rischia seriamente di scomparire o che esso sia venduto a pacchetto insieme ad altre coperture assicurative se la situazione di mercato, rimarrà quella degli ultimi anni.

A chi giova questa situazione? Potranno i grossi gruppi assicurativi, continuare a coprire le perdite con proventi derivanti dalla finanza con gli attuali rendimenti? Ma soprattutto, potrebbe l'industria dello shipping fare a meno di un'assicurazione di qualità? E i nuovi mercati assicurativi sono pronti a dare lo stesso servizio? Nessuno ha la sfera di cristallo, però sarà bene tener conto di tutte queste problematiche per l'anno nuovo ormai alle porte, con l'auspicio che

tutte le categorie sopra citate possano trovare un nuovo punto d'incontro, cosa che attualmente non vedo. (Adalberto Bertoli)

Sicurezza e salute

Brevi riflessioni sulla salute e sicurezza del lavoro in ambito portuale.

Il tema della salute e sicurezza del lavoro portuale e' un tema che va esaminato attentamente, al fine di comprendere le peculiarita' di un settore che secondo i dati elaborati dall'Inail mostra un' incidenza infortunistica (legata anche ad eventi luttuosi) che ha ormai raggiunto livelli di crescita esponenziali .

La normativa specifica in materia di sicurezza e salute dei lavoratori portuali e' contenuta nel d.lgs. 272/1999, mentre per i lavoratori marittimi si fa riferimento al d.lgs. 271/1999.

Le attività oggetto del decreto 272 vengono suddivise sostanzialmente in due settori: quello riconducibile alle operazioni e ai servizi portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione merce, servizi complementari e accessori) denominato in linguaggio comune anche "lavoro portuale" e quello riguardante le lavorazioni di manutenzione trasformazione e riparazione delle navi all'interno dei porti.

Le criticita' maggiori in termini di sicurezza vengono rinvenute proprio relativamente a questi due microcosmi lavorativi, vediamo insieme come.

Per quanto concerne le attività di riparazione delle navi, diciamo subito che qui sono presenti i rischi maggiori per la salute dei lavoratori: sostanze aerodisperse nei lavori di saldatura, pitturazione e coibentazione con materiali sostitutivi, rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, ecc; nel lavoro portuale circoscritto alle sole merci, il rischio chimico e' invece meno diffuso, mentre rilevante permane il rischio per l'apparato osteoarticolare (addetti alla guida di mezzi, movimentazione manuale dei carichi, posture vincolate e sforzi ripetuti). attualmente i due decreti sopraccitati versano in una situazione di stallo normativo e questo rappresenta senza dubbio un problema non trascurabile.

il d.lgs. 81/2008 meglio noto come " testo unico in materia di salute e sicurezza del lavoro", quello che per intenderci ha sostituito la vecchia legge 626/1994, non ha infatti ancora fagocitato al suo interno i due decreti ma si e' limitato solo a prorogarne la validita', in attesa di futuri processi di armonizzazione e coordinamento che pero' stentano ad essere avviati.

Nel frattempo questa situazione ha generato una serie di problematiche che ad esempio per quanto concerne il d.lgs. 272/99 (con particolare riferimento alle attività portuali di movimentazione merce) afferiscono ai seguenti aspetti:

1)interfaccia porto–nave: due luoghi di lavoro molto diversi fra loro che producono notevoli rischi per la sicurezza di coloro che si trovano a dover operare in spazi particolarmente insidiosi e non sempre ben conosciuti, come sovente accade nel caso delle stive.

2)rischi da interferenza dovuti alla compresenza nei porti di lavoratori appartenenti a diverse categorie: autotrasportatori, spedizionieri, militari, personale degli enti portuali e degli enti pubblici con ruolo controllo.

3)rischi da investimento dovuti alla contestuale presenza di lavoratori che si muovono a piedi e dei numerosi mezzi di movimentazione e sollevamento che vengono utilizzati nelle aree portuali.

Occorre inoltre segnalare che la sovraesposizione dei lavoratori marittimi e portuali a livelli di rischi così elevati, determinati dalla natura e dagli ambienti di lavoro in cui operano, impone inevitabilmente lo sviluppo e la diffusione di una cultura della sicurezza come strumento essenziale ed imprescindibile dell'attività prevenzionistica.

Risulta infatti fondamentale ampliare in una logica di sistema, conoscenze, strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi, buone pratiche formative e soluzioni tecnologiche innovative, in cui il fattore safety sia considerato non solo come un mero costo della produzione ma bensì come parte integrante della gestione dei processi lavorativi.

Concludo queste brevi riflessioni con la ferma convinzione che bisognerebbe cambiare mentalità mettendo necessariamente al centro l'uomo e le sue condizioni di lavoro.

L'aumento progressivo di infortuni e morti "bianche" negli scali portuali, che qualcuno ha perfino definito dei veri e propri "omicidi sul lavoro", ha evidenziato un sistema ancora troppo fragile in materia di prevenzione e controlli.

Rispetto a tale fragilità le istituzioni non sembrano riuscire a focalizzare le azioni rivolte a centrare quegli obiettivi di riduzione degli incidenti che dovrebbero essere prioritari in un paese civile come il nostro.

Anche in riferimento ai recenti fatti di cronaca si ha la sensazione di assistere ad una continua e pericolosa svalutazione del lavoro e dei diritti dei lavoratori.

si è pensato giustamente alla mancanza di lavoro ma troppo poco alla qualità e alla sicurezza del lavoro stesso.

Questo stato di cose oltre ad aver generato diseconomie e scarsa competitività, ha finito con il compromettere fortemente anche la salvaguardia delle vite umane che come sappiamo rappresentano il bene primario .

Felice Magarelli

o*o*o*o*o

CULTURA E STORIA,
LA NERVI SVIZZERA

Friedrich Glauser , genio del romanzo giallo , scrittore svizzero e il mistero della sua vita / La permanenza a Nervi di Marcella Rossi Patrone

Con il patrocinio del Consolato Generale di Svizzera in Milano, Regione Liguria, Municipio 9 Levante, si è svolto il convegno “Ricordando Friedrich Glauser” sabato 8 Dicembre 2018 nella sede del hotel Astor Viale delle Palme a Nervi.

Questo genio del romanzo giallo morì a Nervi 80 anni fa, l'8 dicembre 1938. Il convegno si è proposto di svelare la vita del grande scrittore svizzero e della sua permanenza a Nervi.

Friedrich Glauser, uno dei più importanti scrittori svizzeri per capacità narrativa e descrittiva. Aveva 42 anni ed in Liguria aveva cercato un po' di serenità e di amore. Forse li trovò troppo tardi.

LA NERVI SVIZZERA: il 6 dicembre 1938 muore a Nervi lo scrittore svizzero Friedrich Glauser.

Pubblichiamo il testo dell'intervento di Marcella Rossi Patrone al convegno dell'associazione culturale Lameladivetro “Ricordando Friedrich Glauser” , tenutosi sabato 8 Dicembre 2018 all' Hotel Astor di Nervi col patrocinio di Consolato Generale di Svizzera in Milano, Regione Liguria, Municipio 9 Levante.

1934, ospedale psichiatrico di Münsingen: da qui inizia il film biografico Glauser, presentato al Locarno Festival nell'estate del 2011. Da qui lo scrittore svizzero ripercorre la propria tragica vita e da qui tenta di ricominciare. E' una tappa importante, che precede e spiega l'arrivo a Nervi.

Friedrich Glauser venne internato a Münsingen, vicino a Berna, nel 1932. Nel 1933 iniziò l'amicizia con l'infermiera Berthe Bendel, più giovane di undici anni, con la quale condivise l'idea di ricominciare a vivere in pace. Non vi riuscì, ma Berthe gli fu sempre accanto. Passando da una clinica ad un'altra, Glauser non smise mai di scrivere. Arrivò infine il successo. Tra il 1935 ed il 1937 si affermò come scrittore di romanzi polizieschi, animati dall'investigatore svizzero sergente Jakob Studer.

Nel 1937 scrisse Il Cinese per il concorso dell'Associazione degli Scrittori Svizzeri. Smarrì il testo e nel gennaio del 1938 riscrisse ansiosamente tutto il libro, un'inquietante indagine sull'omicidio di un benefattore, ambientato in una locanda di paese, in un ospizio per poveri, in una scuola di giardinaggio. Come sempre nelle sue opere, gli spunti erano autobiografici. Vinse il primo premio. Ma per terminare in fretta il libro era ricorso ancora una volta ai narcotici ed era crollato. Nel febbraio del 1938 venne ricoverato in una clinica psichiatrica di Basilea, dove cadde sbattendo la testa, con un conseguente grave trauma cranico e cerebrale.

Forse questo incidente ne influenzò la morte, avvenuta a Nervi dieci mesi dopo.

Il primo premio vinto con *Il Cinese* mise a disposizione di Glauser una somma di denaro per sopravvivere e soprattutto lo accalorò. A giugno si trasferì a Nervi con Berthe Bendel, che desiderava sposare. La stazione ferroviaria appariva allora tutta fiorita e nella ridente Nervi lo scrittore cercava energie, ritmo di lavoro. L'instabilità psichica gli aveva ostacolato la possibilità di un matrimonio svizzero, ma in Italia avrebbe sposato la fedele compagna, la donna del periodo più produttivo, che gli aveva donato una sicurezza, lo aveva aiutato nei blocchi creativi e nella tossicodipendenza, lo aveva sorretto nelle ricadute.

I due trovarono alloggio in Villa Goggi, che oggi possiamo facilmente riconoscere in Via dei Tre al numero 41, percorrendo per un breve tratto la ripida scalinata che dall'ultimo tratto di via Donato Somma sale a monte. In realtà ci troviamo nel quartiere di Sant'Ilario, che come Nervi fu comune autonomo fino al 1926. Con la creazione della Grande Genova Nervi mantenne la fama di importate meta turistica e trascinò a sé Sant'Ilario. Nel Novecento entrambe si punteggiarono di villette ed alberghi.

A villa Goggi Glauser si dedicò contemporaneamente a tre romanzi polizieschi: *Romanzo di Ascona*, *Romanzo di Charleroi* e *Omicidio in Angles*, di cui furono poi pubblicati i frammenti. Nei titoli leggiamo tre città che segnarono la sua vita: Ascona nel Canton Ticino, Charleroi in Belgio, Angles in Francia. Ad Ascona, sul Lago Maggiore, iniziò la tragedia. Nel 1920 Friedrich Glauser si trovava ad Ascona con i dadaisti dell'epoca e frequentava la strana comunità del Monte Verità, dove vivevano vegetariani, nudisti, anticonformisti, intellettuali aperti all'uso delle droghe. Ebbe allora la pessima idea di rivendere una bici noleggiata e finì in carcere, dove tentò di suicidarsi; venne così recluso in manicomio. A Charleroi, in Belgio, lavorò in miniera. Nel 1924 infatti, dopo un periodo trascorso nella Legione Straniera, Glauser fece il minatore nel bacino carbonifero di Charleroi, dove scontò le dipendenze dalla morfina e tentò per la quarta volta il suicidio. Ad Angles raccolse le ultime speranze. Tra internamenti e fughe, costantemente sotto la tutela dell'infermiera Berthe Bendel, nell'estate del 1936 si recò ad Angles, vicino a Chartres. Doveva gestire una piccola tenuta agricola, ma per la desolazione del luogo dopo dieci mesi abbandonò l'incarico. Mentre lavorava a questi tre romanzi gialli, come sempre autobiografici, aveva anche in mente un libro più importante, quello che definì "grande romanzo svizzero"; era come un'ossessione di riscatto. Finalmente avevano pubblicato i suoi libri, era comparso sulla copertina di *Zurigo Illustrata* ed a luglio la Biblioteca Nazionale Svizzera gli aveva chiesto un'autobiografia. Avrebbe dimostrato di essere un maestro e per la prima volta capì la necessità di un rigido piano di lavoro, ma scriveva e riscriveva con irrequietezza. Come risulta dalle ultime lettere, verso la fine dell'anno a questa frenesia si aggiunsero le difficoltà economiche, le pratiche necessarie al matrimonio, la stanchezza. In autunno cominciò a dubitare della sua capacità e forse della sua stessa vita. Il 29 novembre scrisse alla matrigna Louise Glauser: "Spero solo una cosa: di scrivere due o tre libri che meritino qualcosa... e dopo scomparire in silenzio, come Papà, da un mondo che non è né molto bello né molto amichevole.

Supponendo che in paradiso o su un altro pianeta non avrò la sfortuna di essere internato.”.

Il 6 dicembre Glauser crollò. Berthe Bendel descrisse così gli ultimi momenti: “Eravamo confortevolmente a cena... D'un tratto mi prende per un braccio e crolla, perdendo coscienza. Nulla era rimasto dei nostri progetti di acquistare un cottage in Ticino”. Era la vigilia delle nozze. Morì due giorni dopo, senza riprendere conoscenza.

Perché Friedrich Glauser aveva scelto Nervi? Innanzi tutto la località era molto conosciuta in Svizzera. Per gli svizzeri Genova era il fondamentale riferimento geografico ed economico, Nervi era la località marittima più vicina e prestigiosa. Nell'Ottocento si era diffuso il turismo in Riviera e

nella seconda metà dell'Ottocento era decollata la Nervi turistica, grazie alla comunicazione ferroviaria ed al marchese Gaetano Gropallo, proprietario della villa oggi parte dei parchi municipali. Il Marchese aveva promosso la Passeggiata, aperto il primo albergo, valorizzato il paesaggio ed il clima salutare. I turisti britannici scoprirono Nervi, gli svizzeri vi condussero alberghi moderni e confortevoli, forti di un'eccellente tradizione. Le gallerie ferroviarie del San Gottardo e del Sempione avevano accorciato le distanze e la diffusissima guida turistica tedesca Baedeker del 1906 consigliava l'Hotel Eden, l'Hotel Savoia, la Pensione Bürgi, tutti di albergatori svizzeri. Nel 1911 fu pubblicata una guida turistica tedesca interamente dedicata a Nervi ed a Rapallo. Immediatamente dopo la Prima Guerra Mondiale venne istituito Ente Nazionale Italiano Turismo, o ENIT, per la promozione turistica dell'Italia all'estero. Nervi veniva raccomandata come località salubre ed per questo era molto frequentata dai malati di tubercolosi. Ma nel 1924 ad alberghi, pensioni e privati vennero revocate tutte le autorizzazioni ad accogliere questi malati. Il turismo era cambiato, la Riviera attraeva un numero sempre più numeroso e vario di viaggiatori.

Nel 1926, quando fu accorpata nella Grande Genova, Nervi diventò una Stazione Climatica con una propria Azienda Autonoma di Soggiorno, sorretta dall'azione propagandistica dell'ENIT. L'anno dopo, nel 1927, il Comune di Genova acquistò le ville dei marchesi Gropallo e Serra, aprendo al pubblico gli incantevoli parchi romantici. L'anno dopo ancora in palazzo Gropallo furono inaugurati la sede dell'Azienda di Soggiorno ed il Circolo dei Forestieri, in Palazzo Serra fu inaugurata la Galleria d'Arte Moderna. La relazione dell'Azienda Autonoma di Soggiorno di Nervi del 20 giugno 1929 dichiara chiaramente l'obiettivo di attirare “turisti stranieri, soprattutto svizzeri e tedeschi, che soggiornino il più a lungo possibile”.

Tra il 1930 ed il 1940 si mantenne nei Parchi anche uno zoo per animali esotici, come attrattiva per i visitatori. Nervi aveva intanto diffuso ovunque i propri manifesti pubblicitari. La benemerita “Pro Nervi”, la pro loco nata nel 1893, aveva lasciato il posto alla moderna promozione turistica. Nel 1938 l'Azienda Autonoma di Soggiorno documentò 19.211 arrivi, 9.267 erano stranieri, 2589 erano svizzeri. Friedrich Glauser e Berthe Bendel furono tra questi. Del resto,

per scelta o per forza di cose, lo scrittore svizzero era sempre stato un viaggiatore.

Ma com'era Nervi nel 1938? Quando Glauser vi arrivò era sicuramente un momento particolare. Infatti il 14 maggio 1938 era sbarcato a Genova Benito Mussolini. Acclamato dalla folla, il Duce aveva visitato la città rinnovata, il giorno dopo aveva inaugurato l'ospedale pediatrico "Giannina Gaslini" e l'ultimo giorno era passato da Nervi diretto nel Tigullio, a Chiavari. Cinquanta notabili abissini, rappresentanti dell'impero coloniale italiano, furono allora ospiti presso l'Hotel Savoia di Nervi; erano giunti a Genova per rendere omaggio al Duce.

Negli anni Trenta Nervi era cresciuta insieme a Genova. La stazione era stata restaurata a mo' di villetta con giardino e la viabilità era stata razionalizzata insieme alla linea tranviaria. Al porticciolo era stata costruita una diga in calcestruzzo con scogliera frangiflutti ed uno scalo per le barche. Si era avviata la stagione degli sport acquatici e la Lega Navale si era insediata nella cinquecentesca Torre Gropallo.

Accanto agli alberghi erano nati i primi ristoranti e le prime gelaterie. Il tradizionale ristorante chalet Caffè Marinella era diventato un avveniristico kursaal dall'aspetto di una nave sulla scogliera. Lungo il torrente Nervi erano sorte nuove fabbriche chimiche ed alimentari, in particolare del cioccolato, ed una fabbrica della JOB produceva le famose cartine per sigarette. Inoltre la Manifattura Italiana di Tappeti Artistici produceva tessuti disegnati da illustri maestri e laboratori specializzati producevano ceramiche d'arte. Nervi era diventata un polo culturale, dove vivevano e soggiornavano volentieri aristocratici e industriali, ma anche musicisti, letterati e pittori. Nel febbraio-marzo 1938, poco prima dell'arrivo di Glauser, aveva soggiornato al Grand Hotel Eden di Nervi il maestro Richard Strauss, in tournée al teatro Carlo Felice di Genova.

Nel 1938, in via Superiore Ravina, immediatamente sulla collina di fronte a Villa Gropallo, abitava e lavorava lo scrittore Virgilio Brocchi, grande difensore delle bellezze paesaggistiche ed autore di romanzi destinati al grande pubblico, di cui molti ambientati proprio a Nervi. Nel 1938 si potevano incontrare in Passeggiata importanti pittori, come il futurista Giovanni Governato, residente a Nervi dal 1930, o il divisionista Romeo Drago, nerviese di nascita.

Infine, nel 1938 si stava costruendo via Donato Somma, la strada pedemontana che nel 1940 avrebbe stravolto la viabilità di Nervi ed avrebbe lambito proprio Villa Goggi, dove Glauser visse gli ultimi mesi da scrittore, in una quiete paradisiaca. L'essere scrittore era l'identità che gli dava la forza di andare ancora avanti e con lucidità cercò di andare ancora avanti scrivendo.

○*○*○*○*○

LE RECENSIONI DI ALESSANDRA FOREST

Tecniche per la Vita Eterna - Angelo Vitale - Anima Edizioni

Volume 1 (sistemi e le applicazioni di Grigori Grabovoi)

Volume 2 (i sistemi e le metodologie di Grigori Grabovoi)

Angelo Vitale, scrittore, ricercatore spirituale, studioso ed insegnante delle tecniche dello scienziato russo Grigori Grabovoi, ci guida ad un ottimale approfondimento e applicazione delle sequenze numeriche utilizzabili nel pilotaggio della realtà. Sono sequenze applicabili ad ogni sfera della nostra vita, nella nostra quotidianità, per ogni esigenza che preveda un miglioramento delle condizioni di vita. Si tratta di tecniche utilizzate sempre nell'ottica della Salvezza Globale e dello Sviluppo Armonico, ciò significa che il lavoro svolto da ogni singola persona viene a beneficio di tutta l'umanità. È una tecnologia accessibile a tutti e ne consegue che più persone la utilizzeranno, più il futuro dell'umanità si muoverà verso un allungamento della vita e ciò perché ne conseguirà il miglioramento della salute fisica. Si tratta di cambiare informazioni non consone alla nostra evoluzione a favore di corrette indicazioni che diventeranno soluzione operativa come parte del nostro campo informativo, e ciò ad ogni livello della nostra multidimensionalità. Siamo noi a pilotare il consapevole risveglio nell'ottica di un lavoro che non avrà termine e saremo noi a decretare il nostro futuro che apparirà sempre più armonioso e soddisfacente.

"Vicissitudini italiane" di Stefano Giacobbe

Un articolo di Domenico Romano

Sabato 1 dicembre 2018 a Varazze, con inizio alle ore 16:30, nella Sala Fratelli Stellati di via Nocelli n.1, il Capitano di Lungo Corso Stefano Giacobbe, con il patrocinio dell'Assessorato alla Cultura della Città, ha presentato il suo ultimo libro: "Vicissitudini italiane".

Giacobbe, ora in pensione, dopo un'intensa ed interessante attività lavorativa, si diletta a scrivere evocando eventi storici navali e non solo. Nell'introduzione a questa sua ampia dissertazione sulla marineria e sui risvolti storico e socio-culturali italiani del periodo in esame, che quanti interessati potranno consultare nella Civica Biblioteca di Varazze, piazza San Bartolomeo n.3, Giardino delle Boschine, precisa:

«Questo riepilogo di fatti, scritto senza scopo di lucro (il libro non sarà posto in vendita), non è solo nostalgia di vita vissuta, ma ho voluto traghettare le memorie di chi, nel bene e nel male, ne è stato coinvolto. Giunto ad una età definita anziana, ho voluto soffermarmi nel ricordo di fatti che mi hanno visto direttamente o indirettamente protagonista oppure attento ed interessato spettatore. Condividendo così la desolante tristezza della sconfitta, l'esaltante euforia della vittoria e la favolosa ripresa del nostro dopoguerra. »

La capiente Sala Fratelli Stellati a stento è riuscita a contenere il numeroso ed interessato pubblico, intervenuto per ascoltare la presentazione del Comandante Giacobbe, che si è avvalso della videoproiezione di un'appropriata serie di immagini, curata da Giuseppe Bruzzone, rendendogli così un meritato plauso per il suo noto impegno rivolto non solo a mantenere vivo il ricordo delle nostre tradizioni e peculiarità territoriali, ma, soprattutto, nel divulgarlo tra le nuove generazioni con interventi diretti nelle aule scolastiche.

Oltre all'apprezzamento per il relatore, gli intervenuti, con scroscianti e ripetuti battimano, hanno reso un doveroso omaggio anche a tanta gente di mare varazzina, ligure e italiana, che nel corso dell'appassionante racconto di "vita vissuta", è stata citata per azioni compiute in tempo di pace o di guerra, che nel libro l'autore ha così definito:

«Uomini di mare capaci, coraggiosi a volte anche poetici, in continua competizione con loro stessi, che hanno lavorato, sperato, sofferto o perduto la vita, per i quali va onorata la memoria. Noi gente di mare, che abbiamo portato in giro per il mondo il vessillo e l'emblema italiano, veniamo da questa stirpe.»

Nel libro, come suggerisce il titolo, il Comandante Giacobbe non si è limitato a parlare di sole cose di mare: - della nostra "cantieristica navale, oggi all'avanguardia e fiore all'occhiello italiano nella competizione mondiale", - del container che dal marzo del 1981 ha rivoluzionato il trasporto marittimo e la manipolazione della merce, - di logistica, - di trasporto intermodale, - di reti transeuropee di trasporto, - del Terzo Valico, che consentirà alla componente marittima della Via della Seta, di attestarsi anche sui porti mediterranei e non solo su quelli nord europei, - dei massicci investimenti cinesi nel settore delle infrastrutture e delle costruzioni per completamento di strade, ferrovie, porti e aeroporti; ma, orgoglioso di essere italiano, seppur brevemente, ha voluto evidenziare: - la trasvolata di Italo Balbo, - la vittoria dell'Italia al torneo di fioretto a Monaco, - l'impresa del pugile Primo Carnera, - la genialità di Guglielmo Marconi, - le "vicissitudini" della seconda guerra mondiale, "una brutta cosa, o come si dice "una lezione che i popoli non imparano mai abbastanza".

Insomma, si è trattato di un'interessante excursus sulla marineria e sui risvolti storico e socio-culturali italiani del periodo in esame, che l'autore ha trattato in questa sua ultima opera letteraria, donata alla comunità varazzina ed a quanti vorranno prenderne visione, che ha appassionato e piacevolmente intrattenuto il folto e partecipe pubblico, attento ed interessato.

All'incontro con l'autore sono intervenuti anche il Sindaco Avv. Alessandro Bozzano, l'Assessore alla Cultura Mariangela Calcagno, che ha promosso e supportato l'iniziativa, i quali si sono complimentati con il Comandante Stefano Giacobbe, per il lavoro e l'impegno di conoscenza e divulgazione delle nostre tradizioni, che regolarmente svolge a favore della comunità, soprattutto tra i più giovani.

Al termine della presentazione e prima del rinfresco e brindisi di Buone Feste, il Comandante Giacobbe ha rivolto un caloroso ringraziamento:

- ai responsabili del "Collegio Nazionale Capitani di Lungo Corso e di Macchina" di Genova che, nonostante i tanti impegni, hanno voluto partecipare e portare il loro saluto al socio relatore e alla città di Varazze; - all'Associazione Nazionale Alpini Gruppo di Varazze con il loro Cappellano il Domenicano Frate Candido; - all'Associazione Nazionale Marinai d'Italia Gruppo di Varazze; - ai rappresentanti delle Confraternite; - ai rappresentanti delle locali associazioni ed a tutti i presenti in sala.

«Il Capitano di Lungo Corso Stefano Giacobbe (classe 1939) ha incominciato a navigare nel 1956 (17 anni) diplomatosi all'Istituto Nautico S. Giorgio di Genova nel 1959, patente di Capitano conseguita presso la Capitaneria del porto di Genova nel 1966, Comandante dal 1974 al 1979 - Comandante di banchina nel porto di Genova per conto della Costa Armatori.

Iscritto nel ruolo di perito ed esperto delle attività marittime, aeree e di navigazione alla Camera di Commercio, industria, agricoltura di Genova. Un anno di agenzia marittima (logistica).

Ispettore containers per l'Italia e di seguito responsabile della costruzione, riparazione e manutenzione per tutto il bacino del mediterraneo, Spagna Francia, Portogallo e isole atlantiche, della flotta containers per conto di una importante compagnia di navigazione italo-inglese.

Il Comandante Stefano Giacobbe ha scritto 6 libri sull'argomento inerente alla propria attività lavorativa e 3 dissertazioni storiche, con vari interventi pedagogici nelle aule scolastiche varazzine.»

L'evento è stato ripreso da Giuseppe Bruzzone per la locale emittente TeleVarazze.

www.ponentevarazzino.com

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Erasmus da Rotterdam teologo, filosofo (1466-1536)
da "Elogio della follia" -Mursia ed.

DOVERI E FOLLIE DI PRINCIPI

"Per merito mio (*della follia ndr*) i principi affidano tutte le loro occupazioni al buon Dio; essi fanno vita beata, stanno ad ascoltare soltanto chi porta liete notizie e scacciano i pensieri molesti. Sono convinti che per soddisfare ai loro doveri basta appassionarsi alla caccia, allevare cavalli di razza, vendere a loro esclusivo profitto onori e cariche, progettando sempre nuovi mezzi per svuotare le tasche dei cittadini. Vero è che per conseguire questi risultati si servono di leggi appositamente elaborate, perchè ogni tipo di queste estorsioni, abbia almeno una giustificazione di legge. E, per guadagnarsi l'adesione del popolo, glielo impongono con una certa adulazione. Immaginate un monarca come ce ne sono tanti: ignorante d'ogni legge, nemico del bene pubblico, soltanto a caccia

del suo vantaggio personale, in continua ricerca di piaceri, pieno di disprezzo per la cultura e di odio per la libertà e per la verità, di disinteresse per la felicità dei sudditi, misurando ogni cosa per il suo piacere e per la sua personale utilità. Dategli la sua collana d'oro per indicare tutte le sue virtù; la corona adorna di gemme per ricordargli il suo dovere di superare tutti in valore ed in eroismo; lo scettro simbolo della giustizia e di un animo incontaminato; ed infine la porpora segno del suo amore per il Governo e lo Stato. Pensate: se il monarca confrontasse questi attributi con il suo "modus vivendi", forse arrossirebbe dei suoi ornamenti e temerebbe che qualcuno potesse divertirsi a mettere in ridicolo tutto il suo apparato..."

fine