

**Rotocalco telematico di terra e di mare**

**STELLA MARIS** , Apostolato del mare, la più grande organizzazione di Welfare verso i marittimi. I giovani e i vecchi sono insieme e accolgono in sede o vanno ( a Genova ) a bordo delle navi in porto a solidarizzare con gli equipaggi di tutto il mondo.

**La professoressa Rosa Muscarà Marletta**

*Mia “mamma” se ne è andata, questo il breve messaggio di Angelo Marletta che ho ricevuto al cellulare il 29 dicembre. La professoressa Rosa Muscarà Marletta era la moglie del professor Aldo Marletta che ci ha lasciato due anni fa. Erano due, come si dice, miei maestri, lei insegnante di matematica, lui di fisica e varie discipline. Due care persone, diciamo quasi di famiglia che conoscevo dagli anni ‘50 con cui ho avuto ,quasi un figlioccio, uno dei figli Angelo, spedizioniere, prefetto del Club dei Capitani, e poi giornalista professinista con la mia casa editrice, attuale coordinatore di TTM , una frequentazione professionale e più che familiare. Con il padre Aldo abbiamo percorso i tempi scolastici, sociali, di pubblica istruzione: dalle riforme dagli anni difficili del ‘68 fino alle sperimentazioni scuola, lavoro di cui abbia mo scritto nell’ulti mo DL NEWS 2019. Ora se ne è andata la carissima Rosa, la mamma. Angelo siamo vicini a te, ti sei chiesto, parlandomi, *che cosa c’è di là*, io penso che non si chiude gli occhi senza sapere qualcosa... ( DL )*

---

**EMSA/European Maritime Safety Agency (EMSA)**

**Development and Maintenance of Master Databases**

**Deadline 05.02.2020**

*For additional information visit the Procurement section of the EMSA website at: <http://emsa.europa.eu/work/procurement/calls.html>*

---

---

## AGENDA PER IL NUOVO ANNO

### Concessioni portuali, pubblico o privato?

*La recente polemica tra Vettosi e Giachino sulle concessioni portuali, chi lo vorrebbe pubblico, chi privato, mi ricorda gli anni delle grandi innovazioni con il porto che si chiamava Consorzio ; c'era a Genova il presidente D'Alessandro, ( mancato qualche giorno fa) il presidente della Regione Rinaldo Magnani...Nel 1985 nascono dalla prima Porto di Genova SpA, direttore Fabio Capocaccia, le società che formeranno un porto "intelligente". Le schiera graficamente TTM n. 3/86 con società per azioni indipendenti sotto la guida del CAP e la nascita dei terminali per tutte le specializzazioni dati in concessione. Con la recente riforma portuale , vedi Sicilia, la diatriba tra pubblico e privato si riaccenderà , ma bisogna guardare anche alla gestione dei porti del Nord Europa. (DL)*

### La ferrovia e la elettrificazione dei terminal

Decio, grazie della considerazione, sto pensando su due fronti :la ferrovia e la elettrificazione dei terminal, con annesse le navi elettriche od Ibride.

Personalmente le navi elettriche, le vedo male per questioni di autonomia (forse per piccolo cabotaggio, o navigazione su laghi e fiumi, dove è possibile fare ricariche ad intervalli di tempo molto piccoli, ma non di più).

Le Ibride le vedo meglio, in quanto potrebbero avvicinarsi alla costa ed entrare nei porti con emissione ZERO.

Se poi i porti fossero attrezzati con i punti di ricarica, le navi ibride potrebbero trovare facile impiego.

Nell'ultima riunione di ATENA, si è posta la differenza di costo del KW/ora tra prodotto sulla nave (utilizzando combustibile esentasse da dogana), ed il KW/ora prodotto dalla rete nazionale utilizzando combustibile gravato dalle ACCISE.

A meno di una legge che obbligasse gli armatori a tenere i generatori fermi in porto, è difficilmente credibile che l'armatore

"spontaneamente" possa optare per la soluzione "alimentazione da terra"; l'unica soluzione sarebbe quella che il costo della energia fornita da terra fosse "uguale" di quella prodotta a bordo.

Una strada sarebbe quella del contributo esterno (lo Stato, il Comune, ecc.), dato che nella comunità europea le sovvenzioni statali agli armatori sono vietate, per ragioni di libera concorrenza, si potrebbe percorrere la strada di dimostrare che il contributo statale non è un vantaggio per l'armatore, in quanto pagando lo stesso prezzo, non avrebbe nessun vantaggio, ed in fin dei conti, il beneficio andrebbe non alla società armatrice ma agli abitanti della città, da qui la logica di richiedere un contributo da parte di Stato o Comune.

In realtà l'armatore da questa soluzione, avrebbe un vantaggio diretto ed uno indiretto.

Il vantaggio diretto sarebbe quello (tenendo fermi i generatori in porto), di ridurre le ore/moto dei generatori di bordo riducendone l'usura e prolungandone la vita.

Il vantaggio indiretto, sarebbe quello che potrebbe avere una maggiore opportunità di provvedere ad una manutenzione più approfondita dei generatori in quanto fermi (tipo di manutenzione non possibile se i generatori fossero in moto).

Buon Anno a tutti voi

**Flavio Scopinich**

---

## **CON TANTI LIBRI E RIVISTE**

Chiudo il 2019 con tanti libri e letture di riviste, periodici. Me ne hanno mandati tanti, e tutti da leggere come si fa soprattutto con il cartaceo che te lo leggi con calma piuttosto che online, che lo metti nei file e poi...te lo scordi. Ma questi sono pensieri miei.

Tra i più significativi:

**Trattato delle Assicurazioni Marittime**, un tomo di 400 pagine di Ascanio Baldasseroni “risuscitato” dal 1786 in Firenze, riprodotto da internet da una tipografia specializzata con carta avoriata e sponsorizzato da una grande compagnia di Assicurazioni. Leggendolo, il testo fatto di declinato in capitoli scorre in un italiano perfetto; un bel regalo per coloro che studiano la materia, la praticano; la studiano : il premio non è una voce misteriosa, che cosa è la polizza, quanto siano utili gli intermediari e per finire uno sbocco nei Lloyd's sono solo alcuni punti di forza di Baldasseroni.

**Leonardo Da Vinci tra Genova e l'Oriente**, un libro edito da Erga a cura di Cesare Masi con introduzione di Maurizio Murzi , 200 pagine di disegni, fotografie , prospetti , progetti, del nostro Genio assoluto del nostro 500.

Leonardo non lo potrà imitare nessuno nel suo lavoro , perché prima di essere un genio, Leonardo era un ARTIGIANO, ogni cosa che toccava e curiosava diventava un capolavoro della macchina umana, un capolavoro per il futuro ; lavori che diventano CODICI che oggi sono in mano a privati, studi e progetti, originale la definizione di MAREE , “ *acqua bevuta dal fondo del mare*”.

**Tempo di raccolto** di Maria Luigia Monfredini Sezzi, la poetessa di Nervi che raccoglie ogni anno i suoi versi illuminanti e i suoi racconti biografici ;quest'ultimo edito da *ChiaroScuro Edizioni* conferma col suo stile la poesia fatta per chi riesce a capire quanto sia liberatoria la semplicità delle parole , dell'ispirazione dalle piccole cose, dai sentimenti apparentemente spontanei e comprensibili al lettore, ma Luisa scrive per sé , poi pensa agli altri .

La sua Lettera 32 è una pre stampa per il giorno dopo.

I racconti sono episodi della sua vita, dalla guerra all'infanzia alla famiglia con episodi persino ilari, perchè Luisa Sezzi è una donna cui non manca il sorriso; ti tiene sotto controllo, quando, seduto nel suo

salotto, sorseggi il tè , magari le scappa un rimprovero benevolo, una battuta salace. Vi regaliamo una breve poesia dal titolo Una ragione speciale : Stanotte c'è una ragione in più/per stare al balcone,/ anche la luna è affacciata sulla terra/ e mi guarda./Non sono sola/ e non mi sento piccola/ se i nostri sguardi s'incontrano./ Mi piacerebbe accompagnarla nel suo viaggio,/fin quando non toccherà, calando,/il suo letto misterioso. ( DL )

Profughi d'Italia, 1943-1955 di Petra di Laghi, Erga edizioni, 260 pagine ,già presentato lo scorso numero, di cui però vale la pena di insistere sul metodo di analisi storica che ispira l'opera. Sottotitolo : *Il dramma dei giuliano-dalmati dalle foibe ai Centri di raccolta.L'accoglienza a Genova e in Liguria.*

Introduzione di Silvio Ferrari e Giuseppe de Vergottini; premessa, Esuli o profughi?; Una terra di “ confine “; La Venezia Giulia fra guerra e pace; Diventare profughi; La via dell'esilio; L'esodo fra stampa e memoria; Liguria, porto sicuro. Sei capitoli scanditi con fermezza di analista di date , periodi, personaggi ognuno nel quadro di riferimento.

Petra , 27 anni, ha ampliato la sua tesi di laurea , ha approfondito questo argomento che sembrava in questi ultimi anni sopito in una condivisione storica non ideologica. E invece... Abbiamo scoperto, che il negazionismo ( nessuno vuole mettere nemmeno in dubbio la tragedia dell'Olocausto ) , complice questa Italia con governi “bisati “, debole come quello attuale, ritorna la discussione sull'esodo giuliano-dalmata , esaltando la Slovenia , la Croazia, cacciando in un angolino localistico il dramma di centinaia di migliaia di persone. Ancora oggi negli uffici pubblici .

Sembra una favola, e invece... Ne riparleremo , ma, come scriveva Vittorio G. Rossi ( *Il Cane abbaia alla Luna*, 1975 ), “ *Il bello della storia è questo; che più uno ne sa, meno ne capisce ... ma come si fa a spiegare la storia , se si crede che la storia la fa l'uomo; e non si sa chi è l'uomo ?... “*

La sa solo un tizio di Trieste, speriamo che non faccia danni.... ( DL )

**Welcome to Genoa** di Guido Barbazza, Genova 1960, , uscito nel 2017 per il *canneto editore* con prefazione di Alessandro Cassinis , raccolta di aricoli pubblicati sul quotidiano *Il Secolo XIX* , le curiosità e le testimonianze colte dall'ing. Barbazza nei porti del mondo. Non era sfuggito nulla dagli occhi aguzzi d'aquila di Guido, 43 città del mondo in cento pagine; scrivere per lui è un bisogno di pensare , di vivere e non solo di esistere . Guido è un ingegnere proiettato nel futuro, manager di una multinazionale che lo porta sempre in terre e porti lontani, una decina di libri e saggi al suo attivo, ambizioso ma inflessibile nella difesa della sua terra, con una curiosità innata e una sorta di voler superare l'orizzonte che gli sta visibilmente stretto. Targa Traversa d'oro nel 1979 come migliore diplomato nautico a Genova , viaggia , lavora studia; enatieri, navi episodi del suo paese . Non è pessimista, il vento, dice, *soffia ancora* . La tecnologia e la storia sono i suoi obiettivi, lui è in equilibrio tra cuore e futuro digitale. Se penso a quei ragazzi che non sanno scrivere due righe delle loro esperienze in mare... (DL )

**La forza di essere migliori** di Vito Mancuso, non più “ eretico” ma ottimo insegnante per pensare , riflettere come riscoprire e praticare le virtù, sforzarsi di vive e non di esistere.

**Il Dio mercato, la Chiesa e l'Anticristo** di Antonio Socci, Rizzoli dic 20\19; seguite il blog del noto scrittore e giornalista ogni settimana.

**I Fari del Mondo** di Anna Maria “Lilla” Mariotti, Magenes, lo aspettiamo, storia, avventura .

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

**PUBBLICAZIONI periodiche , anche online**

## **Lussino**

Lussino è una rivista quadrimestrale della Comunità di Lussino con sede a Trieste diretta da Licia Giadrossi -Gloria Tamaro , con sottotitolo *Storia, Cultura, Costumi, Ambiente, Attualità dell'isola di Lussino. Una pubblicazione che definisco “ radiosissima “ grazie a una*

*grafica che esalta le immagini a colori e in bianco e nero dell'isola più famosa dell'Adriatico. Ogni pagina su carta patinata vibra di fatti ed episodi veri, marinai, cantieri, imprenditori del passato, storia degli anni della guerra, dell'esodo.*

*Calda, familistica, memorialistica, traspira forza di una razza di uomini speciali nei loro mestieri a terra e in mare, donne che tenevano il timone dell'educazione, generazioni che si guardano tanto che ti viene spontaneo domandarti: esiste ancora, a parte le bellezze naturali, una terra così profonda che viene da lontano ?*

## La TORRE

Questo giornale nato nel 1905 nella città “ all'ombra del Vesuvio “, custode dei coralli e della marineria, è un periodico di attualità e di battaglia politica, una vetrina su una città con mille problemi, un foglio che non risoarma nessuno di coloro che hanno responsabilità sulla gestione del territorio. ma anche cultura, simpatia .

## Vita e Mare, l'unica voce dei naviganti

Con un coraggioso editoriale del comandante Giovanni Lettich presidente nazionale del Collegio Capitani LC e dM, omorario Mario Gandolfi, associazione editore di Vita e Mare nato ufficialmente nel 1965, 54 anni di marineria e di uomini, di battaglie e di storia . Lo presi in carico dopo la morte di Luigi Ghio, appunto nel 1965, altri direttori si alternarono; da qualche anno lo dirige la giornalista Bettina Arcuri con grande cura e competenza, collaborano fior di capitani sui temi della formazione e della sicurezza, tecnologia e storia della marineria. Interessante e utile Vita e Mare si aggiorna sempre con i capitani La Fauci, Castagnola e altri dalle numerose sedi nazoinali del Collegio Capitani, una istituzione che risale agli anni del dopoguerra e si è, sempre, col suo giornale battuto per la vita e il lavoro dei naviganti, unico portavoce dei loro problemi.

## ProcidaOggi

Online, questo giornale dell'isola quasi dimenticata tra Capri e Ischia, eppure ricca di storia e di uomini di legge e di cultura, di terra

e di mare, diretta da Domenico Ambrosino ci regala grazie all'impegno dei suoi collaboratori articoli della vita dell'isola. Certo non ha avuto la risonanza che le aveva dato Axel Munthe con il suo romanzo La villa di San Michele a Capri , Ma è stato un caso . Se leggete la storia di Procida degli anni fine 800 , scoprirete una vivacità di più comunità che popolano costa e interno di questo agglomerato in mezzo al mare del golfo di Napoli.

## TTM

E'uscito il numero di novembre-dicembre della rivista TTM Tecnologie Trasporti Mare , 50 anni compiuti, la rivista che ha mostrato la prima volta lo sviluppo tecnologico dello shipping in Italia . Rivista nata con lo scopo divulgativo tra costruttori e utenti, che ha “ imbarcato” le categorie più importanti della marineria, compresi esponenti della cultura italiana, bilingue,; che ha mostrato e provato come le auto le navi , visitandole, Io ne fui il responsabile. Ne abbiamo già parlato , il primo direttore tecnico è stato l'ing. Mauro Piattelli e poi Giuseppe Soncin del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Dal 2008 ceduta all'editore delle grandi testate, ora in navigazione insieme a TheMediTelegraph .

## Calendario Promotori del Museo del Mare e della

navigazione con le immagini ( gli scatti ) di Anna Maria

Guglielmino che fanno parte della mostra fotografica “ Riflessioni sul mare” fino ad aprile al Galata Museo del Mare . Un calendario 2020 da scrivania delizioso.

Il mestiere di giornalista da La Casana, n. 2 2019, lo abbiamo ricevuto in ritardo, ma ne parleremo. Deontologia, comportamento, debolezza nel mare degli squali.

---

## LE NAVIGAZIONI DI BOLINA

di Silvestro Sannino

Decio carissimo ,ringrazio del pensiero affettuoso e ricambio cercando di aggiungere appena un pizzico, na' 'ntecchia, come dicevano una volta a Napoli. L'inizio dell'anno ripete un po' il Natale, non quello dei regali e dei consumi, ma quello del ritorno alla vita, dall'arresto della fuga del Sole verso le tenebre, dal suo fermarsi (Solstizio). Il pomeriggio comincia ad allungrasi ma non il mattino che si accorcia ancora un po', specie da voi a Genova. Ma prima di Capodanno, domani è San Silvestro, ancora un giorno del vecchio anno. Nel 1987, assieme a Corradino Ciampa lasciammo Rio do Janeiro poco prima di Natale mentre stavano preparando la grande festa di San Silvestro, paragonabile quasi al Carnevale. Le feste hanno evidenziato la socialità dell'animale uomo fin dai tempi di Aristotele ed ancor prima... oggi ci sono i "social": è la stessa cosa? Chi lo sa... Per quanto mi riguarda due sono i papa che hanno preso il nome Silvestro. Il primo, all'epoca di Costantino, segnò l'inizio del tramonto di Roma ed il transito dal mondo pagano a quello cristiano,almeno così dice mia moglie Rita.

Papa Silvestro II, a cavallo del Mille, andò in Spagna a documentarsi presso gli arabi ed al ritorno disse ai suoi di occuparsi anche un po' della Civitas Terrena e non solo della Civitas Dei come insegnava Agostino ( questo lo dico io). E con Gerberto, poi papa Silvestro II, rpresero gli studi dei classici, le traduzioni dall' arabo in latino di Gerardo da Cremona (ben 84 testi), e poi le crociate e quindi i Domenicani (Domenico, Alberto Magno, Tommaso d'Aquino, Dante e...) ed ancora i Francescani con Ruggero Bacone, Grossatesta, Jhonny di Holyvood etc. Ma nessun altro papa prese il nome di Silvestro.

Renato Ferraro si chiede come faccio a sapere tante cose.

Ma di fronte ai nomi appena citati sono solo un nanerottolo che ha sempre inteso di guadagnarsi il "tozzo di pane" cercando di attenuare un po' la sua ignoranza, impresa peraltro ardua e non poco; vedremo nel futuro e cosa si potrà fare da adulto. E con questa lunga metafora storica ti rinnovo gli affetti ed auguro a Te, ai tuoi e a tutta la famiglia di DL NEWS serenità e salute per l'anno che va ad iniziare.

Silvestro Sannino

---

# STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga

## “ I NOMI DELLE NAVI “

Nel corso di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” che, grazie all’interesse dimostrato dai Lettori di DL NEWS, è giunta a superare la boa dei cinquanta capitoli, tante sono state le unità finora citate e ancora ve ne saranno.

In questo primo capitolo del nuovo anno vorrei soffermarmi un attimo sui nomi delle navi, il che può sembrare una banalità ma non è così, se si parte dal presupposto che scegliere un nome, soprattutto nel campo delle navi passeggeri, è una scelta oculata determinata spesso dai più svariati fattori.

Ai tempi della navigazione a vela era soprattutto la fantasia dei proprietari a decidere come chiamare un bastimento: predominavano i nomi di santi e sante, quelli di famiglia, oppure ispirati all’arte, alla poesia o addirittura alla fede politica di questo o di quell’armatore. Tali criteri permaneranno, seppure attenuati col tempo, nel caso dei piroscafi da carico, fermo restando in tutti i casi il divieto di nomi contrari alla morale, alla pubblica decenza e all’ordine pubblico in generale. Principio valido e incontestato anche se nei secoli antichi pare vi siano state alcune deroghe: la più eclatante, col beneficio del dubbio ovviamente, quella delle tre caravelle di Colombo ove, a parte “Santa Maria”, “Nina” e “Pinta” pare evocassero tre...”signore”...

**molto popolari fra i marinai di Palos... per motivi facilmente immaginabili!**

**Fintanto, poi, che in Italia c'è stata una monarchia regnante, abbiamo visto come ci si sia rivolti spesso a personaggi della casa reale per battezzare questa o quella unità: in tali casi, comunque, l'approvazione dei diretti interessati o dei loro discendenti era di obbligo, come pure subordinata ad autorizzazione amministrativa l'adozione di nomi di politici ancora viventi o trapassati da poco, mentre per quelli più lontani nel tempo vi è sempre stata una relativa libertà.**

**Nel caso specifico dell'armamento passeggeri, poi, i nomi delle navi dovevano fino ad un recente passato tornare graditi agli azionisti, alla clientela viaggiante ed agli equipaggi, non turbandone in tale prospettiva opinioni e sentimenti e avendo nel contempo una qual certa attinenza, se possibile, con la linea servita.**

**Evitati quindi quasi sempre, con le debite eccezioni s'intende, i nomi prettamente religiosi, patriottico-rivoluzionari e più spiccatamente politici, restavano due grandi categorie: quella dei personaggi storici e dei nomi geografici.**

**Questi furono i criteri seguiti in linea di massima dai nostri grandi fondatori di imprese marittime quali Rubattino, i Florio, i Lavarello, i Piaggio e gli altri che abbiamo già incontrato in questa rievocazione.**

**In effetti Raffaele Rubattino iniziò coi nomi storico-letterari e mitologici, che poi abbandonò per quelli geografici cui si atterrà costantemente. Dai primi "Dante", "Virgilio", "Castore" e "Polluce" passeremo quindi ai vari "India", "Manilla", "Egitto", "Bosforo", "Bengala" tanto per rievocarne qualcuno non dimenticandoci ovviamente "Lombardo" e "Piemonte" di garibaldina memoria. Come lui faranno alcune compagnie che hanno contribuito alla storia della nostra marineria quali "Ligure-Brasiliana" e "Lloyd Italiano", mentre i Piaggio coi loro vari armamenti ed il "Lloyd Sabauda" sceglieranno quasi sempre nomi di personaggi reali o loro titoli nonché di località e dimore legate alla corte sabauda.**

**Lavarello e Bruzzo, con eccezione del suo "Matteo Bruzzo", si atteneranno sempre al criterio geografico, come pure "La Veloce", eccezion fatta per il suo "Savoia".**

**Anche la grande "Navigazione Generale Italiana", erede delle flotte Rubattino e Florio, sceglierà quasi sempre appellativi geografici o di personaggi della real casa, per orientarsi verso i grandi nomi della**

romanità classica per le sue ultime grandi costruzioni. La “Transatlantica Italiana” attingerà invece quasi sempre a nomi di personaggi storici abbastanza recenti, ad eccezione di “Caffaro” e “Dante Alighieri”.

Poi sono arrivati i grandi armamenti privati che, per ovvie ragioni, hanno quasi sempre privilegiato i nomi dei propri familiari: è questo il caso delle genovesi “Linea Costa” e “Villain&Fassio” e della napoletana “Flotta Lauro”. Sul versante adriatico avremo la “Veneziana”, la “Alta Italia” e la “Sidarma-Italnavi” coi loro nomi geografici o rievocativi di importanti personaggi della storia della Repubblica di Venezia.

Originale poi il caso della società “Roma” coi suoi nomi latini ripreso poi dalle grandi petroliere del gruppo Ravano nonché la preferenza data ai nomi mitologici, forse su ispirazione di grandi entità armatoriali britannici, da parte dei Raggio e della loro “Società Commerciale di Navigazione” di cui ci siamo occupati nello scorso capitolo di questa rassegna.

Altro sistema sarà quello dell’adozione di nomi attinenti alla consistenza o all’organizzazione del gruppo industriale interessato nella società di navigazione: sistema imitato dagli americani e del quale basterà un esempio per tutti, quello della “Società Nazionale”, i cui mezzi erano una lunga lista di “Ansaldo” seguiti da relativa numerazione o da nomi sussidiari. Stesso discorso per “SNAM-Agip” e altre compagnie che però esulano dalla nostra ricerca perchè non armeranno mai naviglio passeggeri.

## Imperatori e musicisti

Nel Novecento il criterio seguito per lo più dalle quattro società di “P.I.N.-Preminente Interesse Nazionale” e cioè “Italia”, “Lloyd Triestino”, “Adriatica” e “Tirrenia” sarà quello dell’adozione di nomi di importanti personaggi della storia e dell’ingegno nazionale quali “Augustus”, “Giulio Cesare”, “Leonardo Da Vinci”, “Michelangelo”, “Raffaello”, “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi” o di navigatori e altri scienziati quali “Cristoforo Colombo”, “Amerigo Vespucci”, “Antoniotto Usodimare”, “Alessandro Volta” eccetera alternati a nomi geografici fra cui “Africa”, “Asia”, “Europa”, regioni italiane e altro. Popolari anche i grandi musicisti quali “Rossini”, “Donizetti” e “Verdi” e i nomi storico-geografici o di pittori illustri delle tante

società minori quali la “Navigazione Toscana”, la “Linee Marittime dell’Adriatico” e le varie compagnie che collegavano la Sicilia alle isole minori poi raggruppate nel consorzio “Siremar”.

Oggi i grandi gruppi crocieristici adottano criteri completamente diversi, attribuendo alle proprie unità nomi che dovrebbero nelle intenzioni degli armatori rievocare luoghi sereni di vacanza possibilmente rilassante, tranquilla e all’insegna di ogni comodità e divertimento. Avremo quindi le varie “Luminosa”, “Divina”, “Splendida”, “Magnifica”, “Deliziosa” e così via dei gruppi “Costa Crociere” e “MSC” che però, con tutto rispetto, a mio avviso rendono più anonime e facilmente confondibili fra loro queste enormi navi da crociera che non hanno di certo il fascino dei transatlantici del passato a cominciare proprio dal nome stesso.

Nome che, almeno una volta, quando adottato rimaneva come una sorta di proprietà morale di questa o quella società, che in genere amava riprodurlo nelle nuove costruzioni e difficilmente lo cedeva ad altri gruppi armatoriali. Tradizione nata in Inghilterra ma presto diffusasi anche da noi ad opera del Rubattino e poi della “N.G.I.”. “La Veloce” avrà così due “Europa”, due “Città di Genova” e due “Città di Napoli”, mentre la “N.G.I.” ripeterà più volte i nomi “Sannio”, “Liguria”. “Lombardia”, “Sardegna” e “Sicilia”, nomi poi in parte ripresi anche da “Società Italia” e soprattutto “Tirrenia”. Ci sono stati anche due “Principe Umberto”, due “Augustus”, due “Giulio Cesare”, due “Garibaldi”, due “Mazzini” e due “Cavour”. Il grande ammiraglio e condottiero genovese Andrea Doria è stato invece poco adottato: prima a inizio Novecento dall’armatore Repetto per una modesta unità adibita al trasporto emigranti e poi nel 1951 dalla “Società Italia” per la sua tanto splendida quanto sfortunata ammiraglia. Più fortunato il veneziano Marco Polo, con quattro denominazioni, dall’antica “Florio” alla “N.G.I.” all’ “Adriatica” all’ “Italia di Navigazione”.

Il nome che ha riportato più suffragi è stato comunque quello di Cristoforo Colombo, il grande navigatore genovese, con ben otto assegnazioni. A partire dalla prima, la “Cristoforo Colombo” della ligure “Peirano&Danovaro”, piccola unità a ruote di circa 600 tonnellate, varata a Renfrew in Scozia nel 1863 e adibita alle linee del Tirreno. Passò poi al Rubattino, alla “N.G.I.” e venne radiato nel

1892. Seguì il “Colombo” del Lavarello e poi un terzo, modesto piroscalo da emigranti della “Ligure Brasiliana”.

Il quarto fu un nuovo “Cristoforo Colombo” ancora della “N.G.I.” e il quinto il vapore da carico “Colombo” dei Dallorso di Chiavari, unico della serie a non essere iscritto al compartimento di Genova bensì di La Spezia. Sesto sarà il “Colombo”, già “San Gennaro” della “Sicula-Americana” dei fratelli Peirce e poi di “N.G.I.”, “Italia” e “Lloyd Triestino”, unità che avrà una vita lunga e articolata, navigherà per tanti anni fra Atlantico, Sud-Pacifico, Africa orientale Italiana e sarà per qualche tempo il più grande piroscalo passeggeri della nostra Marina con le sue 12.000 tonnellate di stazza.

Settimo troveremo il più famoso di tutti, la turbonave “Cristoforo Colombo” della “Società Italia”, gemella del “Doria” di infausta memoria e che navigherà felicemente dal 1954 al 1977 attraversando in continuazione l’Atlantico, prima del Nord e poi del Sud. Ottavo e ultimo una grande nave portacontenitori che è stata, anche, una delle ultime gestite dalla “Società Italia” prima del suo assorbimento in altri organismi.

Oggidi, oltre alle imprese impegnate nel mercato crocieristico, anche le società che gestiscono le importanti linee di cabotaggio che collegano i nostri porti fra loro e le principali mete del Mediterraneo, hanno abbandonato da anni i nomi classici del passato per passare ad una terminologia più moderna e turistica, se così si può dire. Eccezion fatta per due moderne unità della “Tirrenia” che collegano oggi giornalmente Napoli con Palermo portando sulle acque del Tirreno i gloriosi nomi di “Raffaele Rubattino” e “Vincenzo Florio”, quasi sempre i nomi dei grandi “Cruise-ferries” che solcano i nostri mari evocano le località fra le quali fanno la spola o sono mediati dal vocabolario anglosassone quando non sono il frutto di accostamenti e acronimi spesso ingegnosi quanto, a volte, incomprensibili. In tale ottica mi piacerebbe sapere cosa ne penserebbero i nostri grandi armatori del passato, quando dai nostri moli da cui mollavano gli ormeggi un “Rex”, una “Leonardo Da Vinci”, una “Guglielmo Marconi” o una “Michelangelo” partono oggi “Rhapsody”, “Melody”, “Serena”, “Fortuna”, “Magica” o “Romantica”: specchio dei tempi che cambiano? Anche nei nomi delle navi?

Può darsi....L’importante, comunque, è...continuare a navigare, ieri, oggi e sempre !

## Francesco Pittaluga

Genova, 25 dicembre 2019, Ingegnere aero-navale -Console  
Associazione "A Compagna"-Genova -Storico aero-navale

---

## CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

### La notte di Natale 1914

*Sembra quasi una leggenda. Ne parlano in pochi, i libri scolastici non riportano questa storia e allora viene da chiedersi se è vera.*

Ve la riproponiamo. (M.G.)

Venerdì 25 dicembre 1914, Belgio, settore settentrionale del fronte occidentale, trincee delle Fiandre, a sud di Ypres: è il primo Natale della Prima Guerra Mondiale. Nelle trincee contrapposte si affrontano tedeschi da una parte, francesi e inglesi dall'altra. Sono passati cinque mesi dall'inizio della guerra. I combattimenti si sono rapidamente trasformati in una logorante guerra di posizione che si combatté ininterrottamente per tutti i cinque di belligeranza. Soltanto in questo luogo, tra il '14 e il '18, persero la vita 500 mila inglesi e altrettanti tedeschi. In tutto furono oltre 9 milioni i combattenti e oltre 7 milioni le vittime civili di questo scellarato conflitto mondiale.

Nel pieno di questo orrore, quella notte di Natale avvenne qualcosa di impensabile: ci fu una tregua che si protrasse addirittura per più giorni durante la quale i soldati di entrambe le fazioni uscirono allo scoperto, si abbracciarono, fumarono, cantarono insieme, si scambiarono piccoli doni, celebrarono una Messa e il giorno di Natale seppellirono i loro morti che giacevano impietosamente a migliaia nella "terra di nessuno". Si organizzarono persino delle estemporanee partite di calcio fatte con palloni di stracci. Si trattò di una eccezionale circostanza dettata dalla necessità di esprimere un sentimento di fratellanza universale, più forte persino dei regolamenti militari. Non la ordinarono i comandi supremi che fecero di tutto per nascondere l'accaduto e cancellarne ogni traccia o memoria, in alcuni casi fucilando i responsabili secondo la legge marziale perché rei di "fraternizzazione con il nemico".

Ma la storia non la si può nascondere e dagli archivi militari di tutta Europa sono emerse lettere, diari e persino fotografie che sanciscono inequivocabilmente che quella tregua, nata spontaneamente avvenne realmente.

Fu un momento magico, ma giusto un momento, inghiottito nuovamente dalla bruttura dei combattimenti e dalla morte. Il generale Walter Congreve (decorato con la Victoria Cross, la più alta decorazione britannica al valor militare) che seppe da testimoni oculari dell'avvenimento non si faceva illusioni e sapeva che i bei momenti sarebbero finiti. Ne dà conto, con una battuta piuttosto macabra, in una lettera alla moglie «Uno dei miei ha fumato un sigaro con il miglior ceccchino dell'esercito tedesco, non più che diciottenne. Dicono che ha ucciso più uomini di tutti ma ora sappiamo da dove spara e spero di abatterlo domani». Sì, la guerra sarebbe continuata. Nei mesi e negli anni che seguirono quel giorno, molti dei protagonisti di questi fatti straordinari furono trasferiti su altri fronti perchè ormai incapaci di sparare ai loro "fratelli della trincea opposta" e uccisi da un vero "menico" come voleva la logica della guerra. La reazione dei comandi superiori fu furiosa. Avevano previsto tutto, eccetto l'imponderabile, e cioè il fattore umano. Il nemico, l'uomo che quei soldati avevano davanti, e che in quella mattina di Natale guardavano finalmente negli occhi, non poteva non essere riconosciuto se non come uno di loro. La perdita di umanità non aveva ancora fatto presa nelle loro anime e più di ogni altra cosa, l'uomo ebbe il coraggio di ascoltare il suo cuore.

Cosa accadde quella notte costituisce ancora oggi una potente fonte di riflessione, oggi che ancora l'uomo a oltre cento anni da allora non ha ancora imparato questa lezione e irrequieto non riesce a trovare pace, non riesce a costruire la pace.

Fatti come questo meritano di essere ricordati, o meglio celebrati, come un inno alla speranza al pari della "giornata della memoria" degli stermini nei campi di concentramento o dei movimenti di liberazione partigiani ora spesso tirati in ballo con spregiudicatezza. Non c'è invece modo migliore di "ricordare" che facendo silenzio dentro di noi dando voce alle parole di coloro che ne furono protagonisti :

"Janet, sorella cara,

sono le due del mattino e la maggior parte degli uomini dormono nelle

loro buche, ma io non posso addormentarmi se prima non ti scrivo dei meravigliosi avvenimenti della vigilia di Natale. In verità, ciò che è avvenuto è quasi una fiaba e se non l'avessi visto con i miei occhi non ci crederei...

Le prime battaglie hanno fatto tanti morti, che entrambe le parti si sono trincerate, in attesa dei rincalzi. Sicché per lo più siamo rimasti nelle trincee ad aspettare. Ma che attesa tremenda! Ci aspettiamo ogni momento che un obice d'artiglieria ci cada addosso, ammazzando e mutilando uomini. E di giorno non osiamo alzare la testa fuori dalla terra, per paura del cecchino. E poi la pioggia: cade quasi ogni giorno. Naturalmente si raccoglie proprio nelle trincee, da cui dobbiamo aggottarla con pentole e padelle. E con la pioggia è venuto il fango, profondo un piede e più. S'appiccica e sporca tutto, e ci risucchia gli scarponi. Una recluta ha avuto i piedi bloccati nel fango, e poi anche le mani quando ha cercato di liberarsi..

Con tutto questo, non potevamo fare a meno di provare curiosità per i soldati tedeschi di fronte noi. Dopo tutto affrontano gli stessi nostri pericoli, e anche loro sciaguattano nello stesso fango. E la loro trincea è solo cinquanta metri davanti a noi. Tra noi c'è la terra di nessuno, orlata da entrambe le parti di filo spinato, ma sono così vicini che ne sentiamo le voci..

*... "quando la sera è scesa sulla vigilia, la sparatoria ha smesso interamente. Di colpo un camerata mi scuote e mi grida: Vieni a vedere!! Vieni a vedere cosa fanno i tedeschi! Ho preso il fucile, sono andato alla trincea e, con cautela, ho alzato la testa sopra i sacchetti di sabbia. Non ho mai creduto di poter vedere una cosa più strana e più commovente. Grappoli di piccole luci brillavano lungo tutta la linea tedesca, a destra e a sinistra, a perdita d'occhio. Che cos'è? - ho chiesto al compagno - e John ha risposto: 'alberi di Natale!'. Era vero. I tedeschi avevano disposto degli alberi di Natale di fronte alla loro trincea, illuminati con candele e lumini.*

E poi abbiamo sentito le loro voci che si levavano in una canzone: ' stille nacht, heilige nacht...' Il canto in Inghilterra non lo conosciamo, ma John lo conosce e l'ha tradotto: 'notte silente, notte santa'..

Non ho mai sentito un canto più bello e più significativo in quella notte chiara e silenziosa. Quando il canto è finito, gli uomini nella nostra trincea hanno applaudito. Sì, soldati inglesi che applaudivano i tedeschi! Poi uno di noi ha cominciato a cantare, e ci siamo tutti

uniti ..

..Non potevo pensare niente di piu' stupefacente, ma quello che e' avvenuto dopo lo e' stato di piu'. 'Inglese, uscite fuori!' - li abbiamo sentiti gridare - 'voi non spara, noi non spara!'.. ci siamo guardati non sapendo che fare. Poi uno ha gridato per scherzo: 'venite fuori voi!' Con nostro stupore, abbiamo visto delle figure levarsi dalla trincea di fronte, scavalcare il filo spinato e avanzare allo scoperto ..

..sono uomini con case e famiglie, paure e speranze.. insomma sono uomini come noi. Come hanno potuto indurci a credere altrimenti?..

"Il tuo caro fratello Tom."

*(Da una lettera di un soldato inglese)*

*“la pace può essere una scelta più ardua rispetto alla guerra, ma è sempre la scelta migliore”*

Su questa vicenda storica il regista francese Christian Carion vi si ispirò nella realizzazione del suo film Joyeux Noël che ha vinto il Leone d'Oro al Festival del cinema di Berlino

Massimo Granieri

---

## Le analisi di Tobia Costagliola

### Il “problema giovani”

“L’ambiente” non è l’unico problema che ci affligge. Dopo il mio “sproloquio” della puntata precedente, vorrei soffermarmi su qualcuno dei tanti altri problemi che affliggono la società italiana quali economia, debito pubblico, politica carente, instabile ed inadeguata, individualismo, “lucida” mancanza di lungimiranza e di programmazione (si pensa solo al presente ed al consenso elettorale immediato), istruzione, droga, disoccupazione, emigrazione dei giovani, diseguaglianze, corruzione, criminalità e ..chi più ne ha, più ne metta... Ma c’è un problema molto particolare che, erroneamente, troppo spesso, viene considerato un problema a sé stante anche se trae

le sue origini da quei mali di cui è anche una delle cause, quei mali le cui cause ed effetti si intrecciano in maniera inestricabile...Riguarda una vasta categoria, afflitta da un tremendo calo demografico: i “Giovani”. E qui ritorno su quanto già affermato, con scarso consenso, sulle responsabilità “antropiche”. Chi, se non “l’uomo” inteso come società e istituzioni, ha il dovere, il potere, la necessaria (presunta) intelligenza per affrontare nel modo giusto questo “problema”?

Il “problema giovani” è una ricorrente enunciazione che sta ad indicare le difficoltà esistenziali, economiche e sociali delle nuove generazioni. Ma chi avrebbe dovuto preparare il presente ed il futuro a queste nuove generazioni se non noi “anziani”? Ed ecco che i “giovani” diventano un problema per gli “anziani”. Gli “anziani”, nonni e genitori, dopo averli “cresciuti” (ma come?) mantenuti, viziati e mal sopportati, aspirerebbero ad una vita tranquilla e senza essere infastiditi dalle difficoltà in cui i giovani si dibattono: droga e sballo, istruzione inadeguata, carenza di meritocrazia, rapporti con gli anziani e con le famiglie, disoccupazione, emigrazione. Con un gioco di parole, si potrebbe, tuttavia, affermare che il vero problema è il problema “anziani”; quegli stessi anziani che, ad ogni livello, politico, sociale e istituzionale, avrebbero avuto il dovere di creare già nel passato e nel presente, il futuro per le nuove generazioni. E, invece, hanno dimostrato, nei fatti, che “è più facile mostrarsi come un risultato del passato anziché essere una delle cause del futuro” rivelandosi, indolenti, egoisti, mancanti di lungimiranza ed, ora, “infastiditi dalle problematiche giovanili.

Dopo questa premessa, devo dire che il titolo da me scelto “Problema Giovani” si presta a due interpretazioni : la prima , più ricorrente, sta ad indicare che i giovani costituiscono un grosso problema soprattutto per noi anziani. La seconda, invece, sta ad indicare gli innumerevoli problemi che, oggi, i giovani devono affrontare mentre Società, e Istituzioni, nonostante altisonanti annunci, slogan, iniziative e strumentalizzazioni elettorali, mostrano, nei fatti, indifferenza e insofferenza. Lascio al lettore la giusta interpretazione e ...continuo.

**Adulti e giovani confusi tra presente, passato e futuro. Il futuro di “ieri” e il futuro di “oggi”**

Per semplificare l'esposizione distinguo la società italiana in "giovani" e "anziani"(è implicito riferirsi a "entrambi i sessi" ma, nei fatti, purtroppo, il maschilismo è ancora anacronisticamente soverchiante). E mentre mi accingo a questa semplificazione, emerge, spontaneamente, uno dei tanti "mali": quello dovuto alla carenza di "parità dei sessi". Nel presente, vediamo come, nel pensiero dominante, si pongono queste due categorie rispetto al passato ed al futuro. L'anziano pensa con rimpianto al passato e, se pensa al futuro, lo fa pensando solo al "suo" di futuro, che sta già vivendo nel presente, mentre si illude che sia di là da venire. Il giovane, invece, per un fatto del tutto naturale, dovrebbe pensare, logicamente, oltre al presente in cui si dibatte, al suo futuro. E, invece, c'è chi vede che questo giovane non ha alcuna cultura del futuro perché, semplicemente, non è stato educato a guardare al futuro e ad utilizzare adeguatamente, nel presente, il suo enorme potenziale di energie fisiche ed intellettuali. Una ricorrente immagine che si dà dei giovani facendo di "tutte le erbe un fascio": « i giovani sono fragili, disinteressati alle grandi questioni, concentrati su se stessi, addirittura "sdraiati" ...» Si potrebbe affermare che questa potrebbe essere l'immagine che noi anziani avremmo costruito nella nostra mente, quasi per mettere a tacere le nostre coscienze, per non aver saputo costruire per loro quel futuro che i nostri genitori e i nostri nonni, nel secondo dopoguerra, hanno saputo consegnare nelle nostre mani e di cui stiamo ancora fruendo.

## La contestazione del '68

Tuttavia, non dimentichiamo che cinquant'anni fa, a circa un ventennio dalla fine della 2a guerra mondiale, ci trovammo di fronte a esplosivi conflitti generazionali caratterizzati dalla contestazione "radicale" dell'autorità come elemento giustificativo del potere nella società. Nelle scuole gli studenti contestavano le figure "classiche" dei professori ed il sistema obsoleto di istruzione; nelle fabbriche, gli operai rifiutavano l'organizzazione del lavoro; si rimetteva in discussione le discriminazioni etniche. In America, tra l'altro, gli studenti si schieravano contro la Guerra in Vietnam e a favore delle battaglie per i diritti civili e di quelle filosofie che esprimevano un rifiuto radicale di un certo stile di vita. La rivolta, senza precedenti, scoppiò nel 1964 nell'università Berkley della California e coinvolse

studenti, operai, minoranze etniche, ecc. e raggiunse la sua massima espansione in Europa, nel '68, culminando nel famoso "maggio francese". La protesta colpì, con effetti diversi, anche le popolazioni del blocco orientale denunciando la mancanza di libertà e l'invadenza della burocrazia di partito. Insomma gli obiettivi comuni ai diversi movimenti era la trasformazione della società emersa dalla guerra in base a nuovi principi di uguaglianza, di partecipazione, di eliminazione della corruzione e di ogni forma di oppressione sociale e di discriminazione razziale. Anche l'Italia fece la sua parte cominciando da Trento, nel 1966, con la prima occupazione di una università italiana. Poi l'attenzione e le energie dei giovani vennero temporaneamente distratte e convogliate sulla famosa alluvione di Firenze per riprendersi e culminare nelle manifestazioni del '68 in tutto il paese. Non ritengo opportuno dilungarmi nella descrizione dettagliata di quanto avvenne ma vorrei solo evidenziare che, almeno in Italia, tramite un esplosivo conflitto tra generazioni e opposizioni "radicali" si cominciarono a scardinare alcuni pilastri classici della società quali la figura paterna nelle famiglie, l'autorità della scuola, delle istituzioni, la religione, ecc. E' sorprendente rilevare come le tensioni di quelle nuove generazioni si manifestarono proprio in un momento in cui le prospettive per il loro futuro erano più che rosee, guardando al boom economico in atto, al progresso tecnologico e, soprattutto, al grande fermento che la sola idea del futuro stimolava nei giovani.

## La situazione dei giovani a mezzo secolo dal '68

Oggi, invece, i nostri giovani, nonostante, la globalizzazione, le migliorate condizioni di vita, il progresso tecnologico, ecc. non hanno quelle stesse rosee prospettive che avevamo noi "da giovani" per entrare a far parte del "mondo del lavoro". Quelle aspettative di prosperità, di crescita e di benessere che noi abbiamo visto realizzarsi nel secondo dopoguerra sono ben lungi dagli scenari attuali di precarietà, insicurezza, disoccupazione, stagnazione e quant'altro. Ebbene, tutto questo dovrebbe, logicamente, suscitare almeno un movimento, una reazione simile a quella del movimento del '68. E invece? La sociologia, sempre controllata dagli "anziani", che studia ed analizza questi fenomeni, ci ha gradualmente presentato, finora, uno scenario in cui si rileva l'assenza di quei conflitti generazionali

che caratterizzarono il '68, nonostante oggi il mondo viva una crisi profonda ad ogni livello (sociale, economico, etico, ambientale, ecc.). « Piuttosto vi è il rischio –non meno preoccupante – di una sorta di indifferenza o disinteresse tra le generazioni, che si ripiegano su se stesse senza affrontare la fatica di un confronto vero, che implica anche mettersi in un modo o nell'altro in relazione. La prospettiva della reciproca estraneità tra le generazioni, o di un rapporto di competizione anziché di alleanza, era emersa anche nel percorso di preparazione alla recente assemblea del Sinodo dei vescovi dedicata ai giovani, con le conseguenti preoccupazioni in materia di educazione e trasmissione dei valori.

A questo riguardo, meritano una riflessione l'aggressività e la violenza verbale che la proposta di Greta e dei suoi coetanei ha suscitato non solo sui social media ma anche sui mezzi di comunicazione più tradizionali, a cui si sono aggiunti sospetti di manipolazione e malafede, accuse che sia un'operazione volta al tornaconto personale e alla notorietà, e altre dietrologie di lobby e poteri forti a cui ci stiamo abituando. Questa reazione non è l'indice di un inizio di confronto, quanto il segnale di un rifiuto profondo di essere “disturbati” e di un fastidio sdegnoso verso chi rappresenta una prospettiva magari ingenua ma sicuramente carica di speranza. Non è nemmeno un vero conflitto, che implica almeno un rapporto tra le parti, ma una manifestazione di intolleranza radicale che desidera solo che l'altro scompaia. Certo, queste reazioni esasperate non riassumono tutta la gamma dei rapporti tra le generazioni e non possono farci ignorare il contributo, spesso silenzioso, di coloro che generano, fanno crescere, accompagnano quotidianamente i giovani anche con grossi sacrifici »(cfr: Aggiornamenti sociali pag.270-71, 04/2019).

E' significativo quanto sia stato e sia tuttora “biasimevole” (a dir poco...) il comportamento degli “adulti”, nella loro ruolo di elettori ed eletti che, in questo trascorso mezzo secolo, nei fatti, hanno obbligato figli e nipoti a fare sacrifici futuri per mantenere il loro “ingiustificato” tenore di vita attuale. Ed ecco che si arriva al male che è la sintesi o lo “sbocco” di tutti gli altri mali: il debito pubblico. Il presidente Conte, in questi giorni, ha tranquillizzato gli italiani affermando che il nostro” enorme” debito pubblico è solo in piccola percentuale sotto il controllo di investitori stranieri. La maggiore consistenza è sotto il “nostro” controllo”... Ma sarà mai sufficiente e

confortante questa affermazione ? Ricorrere al debito pubblico non significa, nei fatti, prendere a prestito dal futuro collettivo ? Finora , da quanto mi riesce di capire, il debito è sempre stato contratto per mantenere livelli di spesa e di consumi pubblici e senza minimamente scalfire, come dianzi accennato, quegli interessi costituiti di quei tanti o pochi che traggono vantaggio da "quelle nicchie privilegiate" dello "status quo" in cui vivono.

### Priorità degli investimenti e oculatezza nell'uso delle risorse

E' ormai chiaro, e ci è stato confermato da voci autorevoli come quella di Mario Draghi, che è improbabile che uno Stato rimborsi veramente i propri debiti. Contrarrà nuovi debiti per saldare quelli in scadenza, magari allargando la schiera dei creditori. Come dianzi si diceva, accade ed è già accaduto che il debito accumulato viene, automaticamente, trasmesso alle future generazioni. E siccome, salvo miracoli, l'aumento avviene ormai in misura esponenziale e aumentano o cambiano i creditori, ci saranno sempre meno margini di manovra per servire non solo il debito ma anche una "crescita intelligente". Quello che dovrebbe fare la differenza è soltanto la capacità di un oculato uso delle risorse per garantire la necessaria stabilità economica e quella maggiore produttività che consentirebbe di sostenere meglio il debito.

Ma per bloccare la spirale costituita dal nuovo debito contratto per pagare il vecchio è necessaria una drastica scelta, senza ulteriori ritardi. Una scelta coraggiosa e lungimirante, elementare nella sua accezione, ma dura da realizzare perché non dà frutti immediati (o prima delle "sempre prossime" elezioni...) : investimenti in capitale umano prima di ogni altra scelta ritenuta solo apparentemente più necessaria.

Ma siamo veramente tutti convinti che le spese destinate all'accrescimento delle conoscenze, capacità e abilità (per es., le spese destinate all'istruzione) degli individui sono investimenti in capitale umano? Ci rendiamo conto che gli investimenti in capitale umano sono destinati ad accrescere la capacità produttiva e i redditi degli individui? Questo concetto dovrebbe guidare non solo la politica ed i governi, ma anche l'organizzazione delle imprese in cui il capitale umano deve diventare , sempre più, parte integrante del loro patrimonio.

E noi ci crogioliamo, lamentosi e distratti, nella nostra vita quotidiana, a volte attratti dagli sguaiati talkshow televisivi in cui spesso ci riconosciamo, parteggiando per l'uno o l'altro urlatore, riuscendo ad alternare indignazione, spirito di ribellione o di rivalsa, speranza o disperazione che viene subito sopita da un improvviso, istintivo cambio di canale... Tutto ciò mentre nipoti e figli, sempre più insoddisfatti, talvolta disperati, si trascinano, i più fortunati tra un lavoro precario ed un altro e altri, purtroppo, vivono alla giornata, esposti ai rischi della droga e dello sballo e/o della delinquenza organizzata e, altri ancora, che solo con l'emigrazione riescono a realizzare le loro aspirazioni legittime ma non realizzabili nel paese che li ha "nutriti" ed istruiti. Si tratta di costoso "capitale umano" a cui il paese rinuncia, nei fatti, proprio nel momento in cui deve "mettere a frutto il suo investimento"... Una mia considerazione: i giovani, sono oggi molto attaccati al loro paese e se scappano, specialmente dalle regioni del Sud, lo fanno non solo per carenza di lavoro, ma per non accettare salari di fame che sono veramente offensivi sia al Sud che al Nord. Questi sono i veri "problemi dei giovani" che noi non vorremmo più avere né vedere. Ma c'è anche un "adagio" sui "giovani" molto diffuso: ... "Senza più ideali, infiacchiti ma sempre più "connessi", viziati di fatto da genitori ahimè troppo permissivi o deboli, che hanno prolungato oltre ogni limite il cosiddetto "svezzamento" attingendo ai loro risparmi o le loro pensioni". Ma sarà vero? E' un problema che bisognerebbe approfondire senza indugio. Oltre a scervellarci sulle cause dell'uso di droghe cominciamo con polso di ferro e mano pesante a contrastarne la produzione, l'importazione, la diffusione e l'uso. Ne avremmo tutte le capacità rendendo le leggi meno garantiste, più efficaci e senza ambiguità di interpretazioni. E invece distratti come siamo dalla scialba e sterile attività politica, a tempo perso, ci mettiamo anche a dissertare sulle differenze tra droghe leggere e droghe pesanti senza essere in grado di risolvere il problema di fondo. Pensate che qualcosa sia realmente cambiato da quando Pannella, nel '75, si fece arrestare per aver fumato, provocatoriamente uno spinello, segno estremo di disobbedienza civile nei confronti delle vigenti leggi "antidroga" che, esasperando soltanto le pene per i drogati, non erano in grado di contrastarne e ridurre il traffico?

Tra leggi, leggine, viste e riviste, referendum e dibattiti ideologici e quant'altro, non è cambiato nulla. Siamo troppo distratti e, purtroppo, troppo indifferenti a meno che non siamo colpiti direttamente da una “vicenda “ di droga e , allora, pretenderemmo di cambiare il mondo. Ma non va così...e la droga, rimane nei fatti, un problema irrisolto. Non vorrei prolungarmi e rimando il lettore a quanto già lungamente trattato sull'argomento nelle 29DLNews 2019 (15 ottobre).

### Qualche segnale di speranza

Quanto sopra descritto evidenzia il mondo dei giovani con le sue problematiche così come viene visto da una parte del mondo degli anziani, lenti o restii ad accettare le novità, male informati o non aggiornati, infastiditi da qualunque segno di cambiamento o di malessere e subito pronti ad esprimersi con frasi fatte come : “ i giovani non sono più come quelli di una volta...”

Ancora in pochi hanno recepito i segnali, sempre più crescenti e diffusi, di un cambiamento in atto nel mondo giovanile che, in questa fase storica, sta per cambiare il rapporto tra le generazioni. Sta accadendo qualcosa di insolito che, in prospettiva, potrebbe essere ben diversa e più incisiva del '68. Un fenomeno latente da qualche tempo, finora sottovalutato, ma che sta assumendo una dimensione inaspettatamente globale : il movimento dei giovani “iperconnessi” che danno l'impressione di fare sul serio e di voler veramente prendere in mano il loro destino. Hanno cominciato con l'elemento “aggregante “ della salvaguardia dell'ambiente, bene comune, ma stanno, allo stesso tempo, cominciando a preoccupare “gli anziani” (società e governi) con la loro determinazione, con la loro univoca voce che sembra destinata a risvegliare le coscienze, con le loro proteste di piazza che rivelano una presenza sempre più ingombrante. I giovani ritengono che gli anziani o gli adulti (insomma coloro che detengono il potere nel mondo) siano inerti e non facciano abbastanza di fronte ai danni che i nostri stili di vita e gli interessi che li determinano stanno arrecando al mondo intero. Si incomincia a percepire (e qualche organo di stampa lo sta rilevando) che « [...] i giovani” hanno scoperto che c'è un nesso tra la questione climatica e l'umano, nel segno di quella ”ecologia integrale” più volte richiamata dal Papa. Ecco perché, al netto dei catastrofisti, vanno presi sul serio.

**Francesco lo fa da tempo. Nella lettera ai giovani di tutto il mondo che accompagnò, due anni fa, la presentazione del documento preparatorio del Sinodo riunitosi nell'ottobre 2018, il Papa scrisse : “La Chiesa desidera mettersi in ascolto della vostra voce, della vostra sensibilità. Della vostra fede, perfino dei vostri dubbi e delle vostre critiche. Fate sentire il vostro grido” Già poco dopo la sua elezione a Pontefice, il 23 marzo 2013 Francesco aveva esortato i ragazzi : “non fatevi rubare la speranza“ » ( Editoriale di fine anno 2019 di Antonio Rizzolo e Luciano Regolo, Famiglia Cristiana .n52)**

### **FFF (Fridays for future) e Sardine.**

**Mi tocca parlare di due movimenti apparentemente diversi, nati in periodi e circostanze diverse, ma che sono, comunque, l'espressione della volontà delle nuove generazioni di cambiamento dei rapporti di natura etica con le generazioni che le precedono. Si tratta del movimento delle “Tre F” e del movimento delle “Sardine”.**

**I giovani dei FFF sono nati negli anni '90 e i primi del 2000. Invadono pacificamente le città d'Italia per chiedere un cambiamento dello stile di vita e difendere la terra, minata dai mutamenti climatici. I loro punti di forza sono intraprendenza e ottimismo. E' come se si fossero risvegliati da un lungo torpore, decisi, « finalmente a farsi sentire. A. Rizzolo e Luciano Regolo, già sopra citati, scrivono : La loro grinta e la loro positività devono spingere gli adulti a prenderli sul serio e ad aiutarli a costruire un domani migliore, più sicuro. Questo movimento, forse oltre la consapevolezza dei protagonisti, dice qualcosa di importante al nostro tempo, richiamando l'attenzione sui vari mali che sembrano lasciare indifferenti i potenti della terra, con l'eccezione del Papa, fin dalla “Laudato sì” , la sua seconda enciclica (2015) ».**

**«Generazione Z, Net generation, generazione 00. Sono tanti i nomi per definire i ragazzi nati tra la fine degli anni 90 e i primi del 2000. Una generazione spesso definita come una delle più individualiste e narcisiste mai esistite. Gli “scioperi del clima “hanno costretto tutti, sostenitori e detrattori, appassionati e scettici, a fare i conti con l'altro volto di questa generazione: ragazzi intraprendenti e ottimisti verso il futuro, fortemente legati alle tecnologie e per questo alla gratificazione istantanea da social network dove tutto, a volte nasce e sfiorisce nel giro di quattordici secondi (questa la durata media di una storia su**

Instagram). Eppure, paradossalmente, sono stati loro a mettere al centro dell'agenda pubblica la parola "futuro", che nell'Occidente sempre più vecchio e a natalità sotto zero è un termine da pronunciare con cautela ».

Per quanto riguarda le "Sardine", emerse, all'improvviso, nell'ultimo scorcio dell'anno ormai trascorso, è significativo il consenso ricevuto sia da destra che da sinistra e da tutti coloro che amano e sperano nelle novità di un movimento che, come già fecero i "Grillini," rifiuta di essere un "partito". L'accademico Ernesto Galli della Loggia nel suo editoriale sul Corriere della Sera del 22 dicembre 2019, mette in guardia i lettori da questo consenso di cui lui dubita per due ragioni : *“ La prima è che il consenso ha, in realtà, molto di costruito, di ingannevolmente artificiale”*.

Il Prof. attribuisce l'eccessivo entusiasmo "all'attenzione parossistica e politicamente simpatetica che i media danno a tale comparsa ma prevede che, non appena cessa l'effetto della novità, ben presto si smorzeranno gli entusiasmi e subentrerà la delusione ed il crollo". La seconda ragione che motiva il suo scetticismo è dovuta al fatto che "tutte le novità comparse negli ultimi anni non sono riuscite per nulla a segnare quella frattura con il passato necessaria per dare il segnale di un'autentica svolta e magari per iniziare a realizzarla". E' sempre mancata la verità: l'Italia ha bisogno che chi vuole governarla le dica la verità, La verità di "un Paese che da ogni punto di vista sta perdendo colpi avviandosi se continua così a un declino storico". Il Prof. afferma che la quasi totalità dei nostri problemi, inclusi quelli economici, si riducono a due strettamente intrecciati : lo Stato paralizzato dalla burocrazia e l'inefficacia di parlamento, governo, magistrature il cui sistema di potere è mal concepito dalla nostra Costituzione. Bisognerebbe "rifare " lo Stato e le sue istituzioni, dargli poteri effettivi di intervento, di controllo, di sanzione e non esitare a dotarlo, come ad esempio nel caso della criminalità organizzata, anche di poteri straordinari. L'obbligo della verità include anche " [...] riconoscere alcuni errori, a cominciare da quelli gravissimi commessi in tre ambiti chiave, anche questi tra loro intrecciati: la sanità, la scuola, l'ordinamento regionale. La verità dunque, il coraggio di dire la verità parlando al Paese: questo è mancato e ho paura che mancherà anche al nuovo movimento che da ultimo sta raccogliendo gli applausi delle piazze.[...] “

## Un tocco di ottimismo : è gratis

Il titolo può suonare come un'offesa nei confronti di quei giovani sottopagati o male utilizzati o che sono costretti ad emigrare per avere un lavoro dignitoso, per i tanti disoccupati, per quelle famiglie che vivono il dramma della droga e di tutte le deviazioni giovanili, sballi, guida pericolosa, delinquenza, mafia ecc.

Ma, nonostante il pessimismo del prof. Della Loggia, non bisogna sottovalutare i segnali di speranza che diventano sempre più concreti anche se lenti. L'eco dei movimenti non è andato del tutto disperso : in un paese vecchio come il nostro in cui i giovani non hanno spazio per esprimersi né possibilità di essere protagonisti, si è manifestata finalmente l'esigenza di un dialogo costruttivo tra le generazioni.

Il 17 novembre 2019 si è conclusa a Firenze la terza edizione sul "Forum di etica civile" con un "Patto tra le generazioni", dopo diversi eventi sul territorio nei mesi precedenti. "Verso un patto tra generazioni: un presente giusto per tutti" era il titolo della due-giorni fiorentina che ha appunto messo a tema le questioni legate al rapporto intergenerazionale, nelle sue implicazioni sociali, economiche e politiche.

Nelle conclusioni il Coordinamento di Etica civile ha sottolineato come il Forum ha rappresentato un momento di superamento della solitudine civica che molte realtà sperimentano nel loro agire quotidiano, un'occasione di incontro che ha consentito di superare reciproci stereotipi tra le generazioni, con l'auspicio che dal Forum nascano inedite collaborazioni tra i soggetti promotori e i molti partecipanti che lo hanno animato.\*

## Tobia Costagliola

\*N.B. Per scaricare il Patto in PDF digitare : Forum Etica Civile  
PattoGenerazioni171119

Per approfondire l'argomento : <https://forumeticacivile.com>

*Grazie Tobia della tua profonda analisi, condivisibile nei suoi tratti generali, ma non lasciamo passare il*

*“messaggio” che i vecchi hanno “rubato “ il futuro ai giovani depauperandoli delle risorse sociali e ambientali. I giovani devono , come abbiamo fatto noi , darsi da fare, lo abbiamo fatto tutta la vita, e forse chi sa, dati i tempi che corrono , lo dovremo fare ancora. ( DL)*

---

## **OPERAZIONE “30 DAYS AT SEA 2.0”**

**Lotta all’inquinamento marino: esito della partecipazione della Guardia Costiera all’operazione "30 Days at Sea" guidata da INTERPOL**

**In virtù delle proprie attribuzioni istituzionali a protezione e salvaguardia dell’ambiente marino e costiero, il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera è stato coinvolto nell’operazione globale ambientale con nome in codice “30 days at sea 2.0”. L’operazione, coordinata da INTERPOL, si è svolta nel corso di tutto il mese di ottobre 2019 a livello globale e ha visto coinvolti 61 paesi, per complessive 200 autorità impiegate nel contrasto, in tutto il mondo, dei crimini ambientali, causa di inquinamento marino e costiero.**

**Nell’ambito della complessa operazione il personale dei Comandi territoriali della Guardia Costiera ha effettuato 3270 ispezioni, rilevando complessivamente n. 346 violazioni, sia di natura penale che amministrativa, eseguendo, in particolare, controlli su: navi che scalano nei principali porti italiani (con verifica dei rifiuti di bordo e tenore di zolfo); scarichi dei depuratori urbani ed industriali, cave, cantieri navali, aree di rimessaggio, sistemi di autolavaggio, attività industriali, strutture alberghiere, impianti destinati alla lavorazione di materiali lapidei, discariche. Quale valore aggiunto, sono state impiegate anche le componenti specialistiche del Corpo: mezzi aerei per attività di telerilevamento ambientale, operatori subacquei e personale del Laboratorio Analisi Ambientali, per attività di campionamento e analisi.**

**Lo sforzo operativo è stato particolarmente mirato ad accertare il rispetto della normativa vigente nel settore della filiera dei rifiuti, con particolare attenzione al traffico illecito e transfrontaliero, nonché degli scarichi idrici, verificando la corretta gestione ambientale connessa ai processi di depurazione delle acque e al trattamento dei rifiuti prodotti dalle attività esercitate.**

**Parallelamente il personale della Guardia Costiera specializzato in sicurezza della navigazione, ha condotto un'attività ispettiva sulle navi straniere che approdano nei porti italiani (Port State Control), con lo scopo di effettuare i previsti controlli ambientali e al fine di verificare il rispetto e la conformità ai requisiti stabiliti dalla MARPOL 73/78 . Contributi video relativi al sequestro di rifiuti ferrosi provenienti da traffico illecito transfrontaliero eseguito dalla Guardia Costiera di Porto Empedocle. .**

**<https://we.tl/t-pkr9m80bmo>**

---

## **NEWS DAL PROPELLER CLUB**

**Ho condotto il Propeller Nazionale con entusiasmo, ma molto facilitato nel mio compito dal continuo supporto dei Vice Presidenti e dell'intero Comitato di Presidenza, il Consiglio Direttivo Nazionale ha svolto a pieno le sue funzioni ed abbiamo affrontato insieme anche problematiche interne ai Clubs, sempre nel rispetto delle autonomie locali ma cercando anche di offrire ai Clubs il doveroso coordinamento nazionale (grazie a tutti voi!!!) .**

**Ma consentitemi di chiudere anche quest'anno con un ringraziamento particolare a Marina Tevini, nostro Segretario Generale, ed a Carla Malabava: senza la loro dedizione e senza, soprattutto, il loro entusiasmo, i successi del Propeller nazionale, il coordinamento con le vostre attività sul territorio non sarebbero possibili , grazie Marina, grazie Carla!**

**Ancora tanti auguri a tutti , con grande affetto !**

**Il Presidente**

**Avv. Umberto Masucci**

---

## LA LETTERA A TOBIA DALL'AFRICA

### Moderare la velocità delle portacontaineri, CONSEGNARE LE MERCI just in time, il Daily Maersk, Aponte...

Caro Tobia, siamo a meno tre all'alba...! Giovedì sera prendo l'aereo per tornare a casa. Tutto bene. E tu ?

Stamani leggo l'articolo allegato su google.

E' sacrosanto quello che c'è scritto. Pensa che prima della crisi del 2008, le portacontainers di quei tempi, 8-10,000 Teu, viaggiavano alla moderata velocità dal Far East al Nord Europa, 25 fino a 28 nodi. Puri aliscafi ! puoi immaginare il grado di inquinamento marino e atmosferico !

Tutto ciò per far contenti gli Operatori commerciali che “ pretendono “ di lavorare senza un magazzino. Consegna delle merci “ just-in-time”.

Poi questi fenomeni dei Danesi si sono anche inventati il “ Daily Maersk” – cioè accettavano una multa se la nave non arrivava il giorno previsto. Cos'è paz ! come dice il mio Maestro.

Purtroppo nello Shipping non ci sono più gli uomini o meglio non ci sono più i “ Comandanti “, gli uomini di mare che nella loro vita hanno costruito o gestito delle flotte.

Il Sig. Aponte è l'ultimo di quella stirpe, ma io ho visto da vicino lo smantellamento e il fallimento della ZIM dopo che fu venduta alla famiglia OFER. Questi fece fuori tutto il vecchio management costituito da Comandanti, tempo due anni il giocattolo è finito. Per me una vera tristezza perché la ZIM per me è stata una pagina ( universitaria ) veramente unica. Un giorno te la racconterò. Un'esperienza molto più toccante che la SPAN.

Le navi portacontainers, secondo il mio modesto parere, non dovrebbero essere più grandi di 14-15000 teu, dimensioni per il nuovo Panama, 360 m LOA 48 m beam 15 m draft.

Giro del mondo, verso ovest o verso est, multiple loading, multiple utilization dello slot, propulsione a GAS. Fine dei giochi. Purtroppo l'industria sta andando verso le 30,000 teu, semplicemente vergognoso. Poi si pensa anche a navi senza equipaggio. Credo sia meglio per noi, almeno per me, tornare a fare il contadino.

Cari saluti

Enzo

---

## QUANDO TRIESTE RISCOPRE LA SUA FORTE APPEAL e l'ADRIATICO FA FUOCHI D'ARTIFICIO

### TARGHE SAN GIUSTO 2019

#### XXVII Edizione –

#### AUDITORIUM ITALIA MARITTIMA S.p.A.

Il giorno 12 dicembre, giovedì, il Collegio di Trieste dei Patentati Capitani di L.C. & D.M. ha organizzato il tradizionale appuntamento delle targhe San Giusto, giunto alla ventisettesima edizione.

Come consuetudine consolidata, anche in questa occasione il Collegio ha coinvolto l'ISIS Nautico “Tommaso di Savoia Duca di Genova” nello stesso evento, per la consegna delle borse di studio messe in palio dai benefattori dell'ISIS Nautico.

Grazie alla proficua collaborazione intrapresa fin dalla nascita di questo evento, prima con il “Lloyd Triestino”, continuata con “Italia Marittima” nella persona dell'indimenticabile Presidente Pierluigi Maneschi, prematuramente scomparso il 3 Maggio, ricordato con un minuto di raccoglimento durante la cerimonia, nell'accogliente auditorium della sede del “Palazzo della Marineria”.

Dopo una breve prolusione, in apertura, del Vicepresidente della Compagnia di Navigazione Ing. Stefano Beduschi, il Presidente del Collegio Mario Carobolante ha ringraziato le Autorità presenti: il Contrammiraglio (CP) Luca SANCILIO, Direttore Marittimo del FVG per il quarto anno presente, per questa sua particolare attenzione e l'ottima collaborazione con il Collegio nelle programmate

sezioni di certificazioni IMO/STCW è stato nominato “Socio Onorario” del Collegio; ringraziamenti al Comandante CF(CP) Roberto Fedele; alla Presidente di “ Italia Marittima “ Dott.ssa Michela Nardulli; a don Francesco Bigatti in rappresentanza dell’Arcivescovo Giampaolo Crepaldi; al Comandante Giorgio RIBARIC, Vicepresidente del CESMA (Confederation of European Seamasters' Association); all’assessore ai Grandi Eventi, Giovani e Innovazione, Francesca De Santis in rappresentanza del Sindaco. Ha proseguito nei ringraziamenti degli sponsor che fedelmente contribuiscono a questo evento, alcuni fin dalla prima edizione ed altri da lungo tempo si sono uniti all'iniziativa e che, doverosamente sono stati citati: WARTSILA ITALIA con il Direttore H.R. Dott. Raffaele FERRIO, la Dott.ssa Emanuela Fregonese e il Cap. D.M. Giampiero DECUBELLIS, Dirigente della stessa e Vicepresidente del Collegio; ITALIA MARITTIMA rappresentata dalla Presidente, dal Vicepresidente e dal responsabile H.R. Cap.L.C. Alessio BRANDI; il GRUPPO CATTARUZZA (TRIPMARE e OCEAN) che non ha potuto presenziare per giustificati motivi familiari, sostenitrici del Collegio fin dalla nascita del premio.

Gli altri fedeli partners sono: la SIOT rappresentata dalla Dott.ssa Paola Pasin a nome del Presidente Dott. Alessio LILLI; il PROPELLER CLUB PORT of TRIESTE, rappresentato dal Presidente Captain Fabrizio Zerbini, anche lui nominato “Socio Onorario “ per la costante presenza e supporto a questa iniziativa; e per finire, ma certamente non ultima, la CONFINDUSTRIA VG rappresentata dal suo Presidente Ing. Sergio Razeto e dalla Dott.ssa Sonia Lussi Vice Direttore Generale.

Con particolare orgoglio e piacere, il Presidente del Collegio ha annunciato che anche quest'anno, per la seconda volta, due associazioni operanti sul territorio, il “COMITATO TERRITORIALE per il WELFARE della Gente di Mare dei Porti dell'Adriatico Orientale il cui Presidente è il Dott. Alberto Cattaruzza e la STELLA MARIS di TRIESTE, rappresentata dal Cap.L.C. Paolo ZANON, Vicepresidente, hanno contribuito fattivamente.

La Stella Maris di Trieste con due Targhe S. Giusto e relativa borsa di studio assegnate al diplomato costruttore navale Fabio Poropat e al costruttore diploma aeronautico Vittorio Franciosi.

**Nel suo discorso di apertura il Cap. L.C. Mario CAROBOLANTE, ringraziando tutti, ha auspicato che altri protagonisti della vita cittadina di Trieste possano in futuro, aggregarsi fattivamente a questo consolidato appuntamento. Ha poi ricordato che il sodalizio è stato fondato il 31 Marzo 1946, sono 73 anni, rappresenta oltre 200 Soci che con le loro quote di iscrizione mantengono in vita questa realtà. Il consiglio direttivo è composto da Comandanti e Direttori di Macchina, alcuni in attività, e prestano la loro opera in maniera del tutto gratuita e volontaria.**

**Si è rivolto infine ai giovani presenti ricordando che ci si è ritrovati per premiare due Cadetti di Coperta: Francesco Gaspari e Alex Giannarzia; tre di Macchina: Luca Fabbo, Enrico Mauri, Kevin Selli tutti con Targa S. Giusto e con borsa di studio; sono poi state consegnate ulteriori sei borse di studio ad allievi del Nautico iscritti al Collegio, nell'ordine Dean Husu, Nicolò Massarutto, Paolo Redivo, Nicolas Starc, Tancredi Valci, Kevin Vazzoler distinti nelle classi di appartenenza, hanno ricevuto le borse di studio grazie ai Benefattori del Collegio. Tra i benefattori, oltre gli sponsor citati, ha ricordato la famiglia del nostro Socio Onorario Cap.L.C. Claudio ZADRO in memoria del compianto Socio e Consigliere dal 1959 al 2011, Comandante Guido GRAMENUDA; la famiglia del Cav. Paolo CREVATIN in memoria del padre Giuseppe; la famiglia Luciani/Lussi in memoria del padre, Capitano, della Dott.ssa Lussi.**

**Il Collegio è particolarmente grato alla dirigenza del Nautico, rappresentata dalla D.S. e Preside dott.ssa Donatella Bigotti, dalla Prof.ssa Eugenia Forleo e dalla coordinatrice per le borse di studio Prof.ssa Rita Faraguna.**

**Dal 2011 sono presenti e attori con il Collegio assegnando le loro borse di studio ai migliori studenti di ciascuna classe, per l'anno scolastico 2018/2019 sono state assegnate ben 31 borse di studio agli studenti grazie ai loro numerosi e generosi Benefattori.**

**Il Presidente ha ringraziato il Direttore Generale della Accademia Nautica Prof. Bruno ZVECH, presente in sala, uno fra i principali promotori, unitamente alla Preside e al Collegio stesso, nella fondazione dell'Accademia Nautica nel 2015**

**Sono intervenuti e hanno porto i saluti, la Presidente di Italia Marittima anche a nome dell'Amministratore Delegato Chung-Te Lian; il Contrammiraglio Luca Sancilio; il Presidente Confindustria VG Ing. Sergio Razeto; il Presidente Propeller Ts Captain Fabrizio Zerbini; l'Assessore Francesca De Santis; l'ing. Raffaele Ferrio; la Dott.ssa Donatella Bigotti e il Direttore Generale dell'Accademia Prof. Bruno Zvech.**

**A chiudere l'evento un buffet offerto da "Italia Marittima" con i migliori auguri per le prossime festività.**

---

## **COME SI MUOVE L'ARMAMENTO nel 2020**

**L'INDUSTRIA MARITTIMA MONDIALE ANNUNCIA LA CREAZIONE DI UN FONDO R&S DA 5 MILIARDI DI DOLLARI PER ELIMINARE LE EMISSIONI DI CO2**

**Il 18 dicembre la comunità marittima internazionale ha annunciato l'intenzione di dare vita ad una nuova organizzazione non governativa per la ricerca e lo sviluppo per la decarbonizzazione dello shipping.**

**Il fondo verrà alimentato con finanziamenti delle compagnie di navigazione di tutto il mondo per circa 5 miliardi di dollari in un periodo di 10 anni per accelerare lo sviluppo di navi a zero emissioni di Co2 entro i primi anni 2030 compresi i gas serra.**

---

**18 dicembre, Roma, – Con una mossa senza precedenti, l'industria marittima mondiale, dopo COP 25, si attiva concretamente sul tema ambientale annunciando la proposta che verrà presentata all'IMO-Organizzazione marittima internazionale-Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, per la creazione del primo fondo di R&S sui combustibili**

**alternativi al fine di eliminare le emissioni di Co2 dello shipping internazionale.**

**L'iniziativa conferma che tutta la comunità dello shipping mondiale è unita e intende continuare ad impegnarsi nella riduzione delle emissioni di Co2 fino alla loro totale eliminazione. A tal fine, le compagnie di navigazione di tutto il mondo contribuiranno per circa 5 miliardi di dollari in un periodo di 10 anni.**

**"La coalizione delle associazioni di settore che sostiene questa proposta– ha affermato Esben Poulsulsson, presidente ICS, si sta dimostrando una vera leadership. L'industria marittima deve ridurre le proprie emissioni di Co2 per far fronte all'ambiziosa sfida che l'IMO ha fissato. L'innovazione è quindi fondamentale se vogliamo sviluppare le tecnologie che alimentano la 4a rivoluzione della propulsione marittima". "Questa proposta è semplice, responsabile e realizzabile – ha concluso Poulsen - e speriamo che i governi sostengano questa mossa coraggiosa dell'industria".**

**Il fondo sarà finanziato da compagnie di navigazione di tutto il mondo attraverso un contributo di R&S obbligatorio pari a 2 dollari USA per tonnellata di acquisto di carburante marino. Al momento, l'iniziativa per il progetto R&S e il suo finanziamento riguarda le principali associazioni internazionali degli armatori, ma la possibile partecipazione di altre parti interessate è vista con favore. Anche in Italia, si guarda a questo progetto come ad un passo molto importante verso la totale decarbonizzazione dello shipping.**

**Parlando a nome degli armatori italiani, Mario Mattioli, presidente di Confitarma ha ricordato che "La nostra flotta è in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali ed ha già fatto ingenti investimenti per tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Basti citare l'alimentazione a batteria (quindi zero emissioni) durante le soste della nave in porto, l'utilizzo del LNG (gas naturale liquefatto) come combustibile alternativo e l'installazione di scrubber".**

**"Non si tratta di meri progetti – ha aggiunto Mattioli – gli armatori italiani negli ultimi anni hanno dimostrato il loro**

**impegno per ridurre le emissioni delle loro navi. Auspichiamo che nel corso del tempo questo fondo possa avere una dotazione importante e paragonabile agli investimenti dell'automotive nella ricerca per combustibili alternativi.**

**Comunque, in Italia vantiamo eccellenze di primo piano e sono orgoglioso di annoverare tra le fila di Confitarma i Gruppi armatoriali “Caronte & Tourist”, “Costa Crociere” e “Grimaldi” di Napoli”.**

**Infatti, dal novembre 2018 è operativo Elio della società Caronte & Tourist, il primo traghetto alimentato a LNG ad operare nel Mediterraneo. Il Gruppo Costa Crociere, alla fine del 2018, con l'unità AidaNova ha avviato una nuova era delle crociere a bassissimo impatto ambientale per il Mediterraneo grazie all'alimentazione con LNG anche in navigazione, seguita dalla Costa Smeralda che è appena stata presa in consegna. A luglio, è tornata operativa la Cruise Roma che, dopo essere stata sottoposta a lavori di restyling, è prima nave del Gruppo Grimaldi ad operare nel Mediterraneo con emissioni zero in porto in quanto, oltre agli scrubber per la depurazione dei gas di scarico, è stato installato un impianto di mega batterie al litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste nei porti. A novembre poi, è stata battezzata la Grande Torino, prima di sette unità gemelle altamente efficienti, dotate di motore a controllo elettronico e di sistemi all'avanguardia in grado di ridurre le emissioni inquinanti.**

**È importante ribadire che il 90% del commercio mondiale utilizza la via marittima e che quello marittimo è certamente il mezzo di trasporto più efficiente ed efficace, dato che la sostenibilità ambientale va valutata in base alla quantità di merci trasportate ed alle distanze percorse. Ciò premesso, la comunità marittima internazionale ritiene che per raggiungere gli obiettivi di cambiamento climatico dell'accordo di Parigi, la rapida decarbonizzazione sia fondamentale. Le associazioni internazionali degli armatori che hanno presentato congiuntamente la proposta e che insieme rappresentano oltre il 90% della flotta mercantile mondiale, sono: Bimco, Clia, Intercargo, Interferry, Ics, Intertanko, International parcel tankers' association, World shipping council.**

---

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

**PLUTARCO** biografo, scrittore, filosofo greco 47/125 a.C. Da  
“Consigli ai politici” BUR Rizzoli

Come ogni allodola, deve avere la propria cresta, così ogni sistema politico produce inimicizie e contrasti, pertanto conviene che chi si occupa di politica sia ben informato anche sotto questo aspetto. Il popolo dunque celebra Aristide e Temistocle che deponevano la loro inimicizia ogni qualvolta ne uscivano per una ambasceria o sedizione militare, poi la riprendevano rientrando. Ad alcuni piace anche il comportamento di Cretino di Magnesia, il quale aveva come rivale politico Ermia, cittadino non potente, ma desideroso di gloria e d'animo generoso. Quando scoppiò la guerra mitridatica, Cretina comprese che la città era in pericolo. Invitò Ermia ad assumere il comando e a reggere la situazione mentre lui si sarebbe ritirato. Se invece voleva che fosse lui stesso a comandare l'esercito, si ritirasse pure dalla città, perché, contendendo fra di essi, non fossero la rovina della città. Ermia approvò la proposta e, convenendo che Cretina fosse più esperto di lui a guidare l'esercito, se ne andò dalla città con moglie e figli. Cretina allora lo accomiatò, dando dei propri averi quanto c'è di più utile sia per chi va in esilio, sia per chi si accinge a sostenere un assedio...Riuscì a salvare la città che era giunta al punto di essere distrutta.

**fine**