

**Rotocalco telematico di terra e di mare**

**La saggezza di Ippocrate**

Quanto ha scritto Ippocrate, a parte il famoso giuramento per gli aspiranti alla professione medica, sono consigli per tutte le categorie, certo i medici ormai sono all'ordine del giorno per gli errori compiuti negli ospedali; a Genova il PM Francesca Rombolà l 25 gennaio ha indagato per lesioni colpose otto medici dell'Ospedale S.Martino e il 26 ad Agrigento una donna muore per una malaria non diagnosticata.

*La vita è breve, l'arte lunga, le occasioni incerte,  
gli esperimenti pericolosi e le deduzioni difficili.*  
IPPOCRATE, Coo, 400 a.C.

*Dal viaggio del prof. Skildt (1956) nel suo libro Il mare di Icaro.*

Basta un virus, fuggito da qualche laboratorio, ( si stavano preparando per inondarci col 6G...) per distruggere una nazione o il mondo , altrochè cambiamenti climatici o algoritmi per robot o cellulari whatsapp...

Auspichiamo lo “ Stato di diritto umano, rule of human law , non dovremmo in alcun modo accettare l'idea di sottostare a regole, norme, leggi, decisioni, codici automatizzati e di derivazione artificiale; nessuna legge pubblica dovrebbe essere generata da un algoritmo non umano...

**l'intelligentissima follia artificiale è la nuova frontiera del rischio in pace come in guerra.**

**Prepariamoci a combatterla a mani nude sulla tastiera.**

*( da La follia artificiale di Luca Bolognini, Rubettino editore , uno dei massimi esperti europei di privacy e diritto dei dati ). (DL)*

---

# **INFRASTRUTTURE**

## **LA GRONDA E LA LIGURIA**

di **Tobia Costagliola**

**Il graduale e inimmaginabile isolamento della Liguria: chi sono i responsabili? Sindaci, associazioni, cittadini in questa lunga storia.**

*Ma cosa ne so io della Liguria e dei problemi che i liguri sono costretti ad affrontare per la loro mobilità, per la loro economia, per i terribili dissesti idrogeologici e l'incuria "dell'uomo"? Ciò che scrivo non è una "excusatio" per la mia presunzione. Vuole essere soltanto la descrizione (anche se approssimativa) dell'immagine che il sottoscritto, come tanti altri italiani, lontani dalla Liguria, si è fatta di questa martoriata Regione e dei suoi problemi. I diffusi disagi, le sofferenze e le perdite economiche, nonostante la storica determinazione e capacità dei Liguri di rialzarsi dalle disgrazie, non riescono a smuovere o scuotere, come si deve, la "politica" tanto invadente e rumorosa.*

**Una "politica" incapace di "muoversi" concretamente per risolvere problemi che non hanno nessun colore politico e per la cui risoluzione è necessaria la collaborazione di tutti gli schieramenti.**

**Dal crollo del ponte Morandi ad oggi ,abbiamo gradualmente preso coscienza di due importanti realtà che hanno aperto i nostri occhi e le nostre menti. La prima realtà è costituita dal patrimonio infrastrutturale della Liguria, un insieme di opere realizzate in una regione caratterizzata dagli impervi rilievi che la mano e l'ingegno dell'uomo hanno saputo superare con opere mirabili e ardite tra**

gallerie, viadotti e strade sorte come per miracolo. Un miracolo che ancora continua a destare l'ammirazione anche di coloro che, da sempre, percorrono la rete autostradale ligure (in particolare la A6, A7, A10, A12, A26). Ammirazione che nasce dall'istintivo entusiasmo dell'uomo semplice di fronte alle capacità di altri uomini che quando studiano, pensano, progettano e con l'aiuto del progresso tecnologico, sono in grado di superare ostacoli insormontabili permettendo di ridurre i tempi degli spostamenti da una località all'altra di persone, di cose, di mezzi. Ammirazione naturale che riempie d'orgoglio per "ciò che siamo riusciti a fare" ma che può essere comprensibile, subito dopo l'inaugurazione delle opere, rilevandone i vantaggi tra il "prima" e "il dopo". Ma, dopo crolli, smottamenti, allagamenti, dissesti idrogeologici dell'anno appena trascorso, ci siamo svegliati dal lungo sonno e dall'illusione che quelle opere fossero eterne e tanto eccellenti da richiedere anche poca o scarsa manutenzione...

La seconda realtà è rappresentata dal traumatico risveglio che ci ha rivelato tutta la fragilità delle infrastrutture della regione con le ricorrenti interruzioni del traffico, deviazioni con allungamento dei percorsi, danni di ogni genere, ecc. ecc. Stiamo parlando di infrastrutture di cui siamo ancora orgogliosi ma che risalgono al 1935 (A7), 1967 (A10 e A12), 1977 (A26). Siamo arrivati al paradosso che mentre i porti si rinnovano o creano nuove infrastrutture, le strade ad essi collegate rischiano con le loro "inefficienze" di rendere vano ogni sforzo di adeguamento ai traffici marittimi, stradali e ferroviari. Il paese intero sta prendendo atto di una tragica realtà che rischia di farci arretrare almeno di un secolo. E' triste constatare che, quando rientrerà in funzione il ponte Morandi, al netto di tutte le ulteriori recenti interruzioni stradali, non potremo ancora raggiungere il livello della operatività precedente al crollo. Ad aumentare lo sconcerto, il pessimismo e anche la rabbia, si è continuato a discutere, in modalità tutta italiana, su tanti progetti, non di ieri, né di ieri l'altro e che, se realizzati, quando realizzati, potrebbero diventare reperti di archeologia ingegneristica. E, poi, ancora, dopo 30 anni e passa, qualcuno potrebbe rimettere tutto in discussione con una semplice domanda: "ma perché nessuno ha pensato ad una ferrovia?" ...

## La "Gronda di Genova"

L'esempio più rappresentativo è costituito dalla ormai famosa "Gronda" di Genova. Ma attenzione! Di quale gronda parliamo ? Eh, sì! Perché non si tratta di una sola "Gronda" ma di 3 "Gronde" di cui una con variante : Gronda Bassa, Gronda Alta, Gronda ampia, Gronda bassa con tunnel. Il tutto incluso in un'unica denominazione per facilità di comprensione: "Gronda di Ponente". Tranquilli! Questa era uno scenario di qualche anno fa. Sì, perché di Gronda si parla e si discute, fin dagli anni '80, con decine di progetti , a sentir dire, tutti validi e risolutivi degli annosi problemi di collegamento soprattutto per la portualità di Genova e dell'intera regione. Se in un futuro ancora non ben definito per poter raccontare le vicende tutte italiane, ritornassero in vita lo storico Publio Cornelio Tacito o , addirittura Erodoto (il padre della storia), potrebbero raccontare ai posteri che, nel 2008, con la storica celerità che contraddistingue il periodo storico che va da 2° al 3° secolo d.C., fu avviato un dibattito pubblico sulla "Gronda di Genova". Lo scopo era quello di informare maggiormente i cittadini sulle varie alternative proposte e di ricevere osservazioni. Nel corso del 2008 fu addirittura istituita una Commissione per il dibattito pubblico che aprì i suoi lavori ufficialmente il 6 febbraio 2009. Sempre in linea con la tradizionale tempistica, nel lontano ottobre del 2019, la stampa annunciò, esultante, che la Camera diede l'ok per la costruzione della "Gronda di Genova". Si tratta della Gronda di ponente : 72 km di autostrada, 23 gallerie (54km) 13 viadotti nuovi, 11 viadotti da ampliare, 92% di espropri già effettuati. Furono "azzardate" delle "cifre" (che i nostri storici potranno confermare o meno solo nel prossimo secolo): costo finale : 4,3 miliardi di Euro per Aspi, 4,7 miliardi per il MIT, 1 miliardo il costo dello "stop" ai lavori. « I costi rientrano in un importante piano di investimenti in corso di realizzazione con un impegno finanziario complessivo di circa 25 miliardi di Euro finalizzato al potenziamento e ammodernamento della rete gestita e all'ampliamento di circa 1.066 km di rete con terze, quarte e quinte corsie». (Cfr. Autostrade per l'Italia . Piano degli investimenti).

### Stralci dal testo approvato dalla Camera il 9.10.2019 con qualche commento

«Il progetto della Gronda di Genova – si legge nelle premesse del testo approvato firmato da Pd, Iv, M5s e Leu – ha lo scopo di separare il

traffico cittadino da quello di attraversamento e dai flussi da/per il porto, così da alleggerire il tratto della A10 e trasferire la circolazione dei mezzi pesanti sulla nuova infrastruttura, andando a realizzare una sensibile riduzione del traffico, degli inquinamenti e dei tempi di percorrenza e aumentando, al contempo, gli standard di sicurezza stradale; il progetto definitivo è stato sottoposto alla prescritta procedura di approvazione, acquisendo nel corso dell'iter tutte le autorizzazioni previste dalla normativa vigente, ivi compresa quella relativa alla compatibilità ambientale».

Il testo della mozione approvata recitava, tra l'altro : « Il governo è impegnato «ad avviare i lavori per la realizzazione dell'opera secondo soluzioni condivise, mantenendo aperto un confronto con tutti gli interessati e le forze politiche, avendo come imperativi categorici la sicurezza delle infrastrutture, il miglioramento della viabilità complessiva e la funzionalità dell'opera rispetto alle esigenze di rilancio del sistema produttivo e portuale del territorio secondo modalità ecocompatibili».

«Nei prossimi mesi, la ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, costruirà un gruppo di lavoro con gli enti locali con l'obiettivo di verificare miglioramenti delle infrastrutture collegate, così da arrivare in tempi ragionevoli alla realizzazione delle opere utili ma anche compatibili con le aspettative del territorio». Ma se il sottosegretario al MIT, senatore Salvatore Margiotta sottolinea la compattezza del governo nella «volontà di avviare i lavori di un'opera fondamentale per il rilancio della città di Genova e del sistema Paese», il capogruppo della Lega alla Camera Riccardo Molinari e il deputato responsabile nazionale Infrastrutture della Lega Edoardo Rixi sottolineano che «la maggioranza giallorossa» prende tempo, chiedendo «altri tavoli, altri confronti su un'opera il cui progetto è stato concordato da un ampio dibattito pubblico dieci anni fa». «Non si può rimandare sine die - dichiarano Molinari e Rixi - un'opera infrastrutturale indispensabile per lo sviluppo del Nord Ovest e dell'intero Paese, per la quale sono già stati fatti il 98% degli espropri come opera di pubblica utilità».

## **Toti:” Basta tavoli e mozioni, apriamo il cantiere”.**

«La Camera ha approvato una mozione, voluta dai partiti che appoggiano il Governo, per dire che la Gronda di Genova si farà.

**Bene, ma ci crederò quando vedrò aprire il cantiere. Troppe parole in quel documento dicono il contrario: apertura di tavoli, confronti, mediazioni». Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti è intervenuto sul progetto di raddoppio dell'autostrada A10 nel tratto interessato dal crollo del ponte Morandi. «Bastavano pochi sostantivi: la Gronda sarà realizzata secondo il progetto esecutivo esistente e già approvato, sul tracciato già libero per il cantiere da inizio anno grazie agli espropri fatti da Regione Liguria. - sottolinea Toti - Ma siccome quel progetto i grillini non lo vogliono, meglio una mozione dell'avvio dei lavori».**

## **Qualche dubbio**

**E' molto probabile che dal mio osservatorio di Ravenna mi sono "perso" qualcosa e quindi potrei non avere un quadro preciso della situazione. L'operazione " Gronda di Genova" aveva già ottenuto il benestare della UE per la sua struttura finanziaria. Vista la carenza di denaro pubblico, l'opera dovrebbe essere realizzata da Autostrade per l'Italia, in cambio di 4 anni di proroga della sua concessione in vigore: la scadenza si sposterebbe dal 2038 al 2042. Il benestare UE era necessario perché l'operazione prevede che la concessione, invece di essere riassegnata con gara alla sua naturale scadenza, come previsto dalle norme europee sulla concorrenza, venga prorogata a favore dell'attuale concessionario. Un meccanismo già applicato dall'Italia che , per questo, era stata già più volte sanzionata ( Cfr. Il Sole24ore del 14.08.2018).**

**Considerando la polemica in atto ,all'interno della maggioranza di Governo, in merito all'eventuale revoca della concessione a AspI a seguito del crollo del ponte Morandi , chi costruirà la Gronda e con quali fondi ? Quale sarà l'iter "concreto" dopo l'approvazione della mozione da parte della sola maggioranza?**

**Ma, soprattutto, quale valore impegnativo e quali certezze può dare una mozione che si conclude con : " La camera, premesso che[...] impegna il Governo**

**1) a precedere senza indugio all'assunzione degli atti di competenza e comunque di ogni utile iniziativa volta a consentire l'approvazione del progetto esecutivo e, conseguentemente, l'avvio dei lavori dell'infrastruttura come detto denominata «Nodo stradale e**

autostradale di Genova – Adeguamento del sistema A7-A10-A12».  
(1-00250)” ?

Ma come andrà a finire, con un governo dagli equilibri tanto precari e sempre più a rischio di sopravvivenza?

Ai posteri l'ardua risposta. Ma no! Non ai posteri ma ai citati “storici del passato”

che risorgeranno, per l'occasione, e racconteranno ai nostri posteri, molto lontani, come “sarà” andata a finire...

Nel frattempo, una domanda sorge spontanea: Ma la Gronda si farà mai?...

*N.B. :Gli stralci del testo approvato dalla Camera e delle dichiarazioni dei politici sono stati estratti dal Secolo XIX , dal Corriere della Sera, e da BJ Liguria del 9 ottobre 2019)*

## **Tobia Costagliola**

Ravenna, 7 gennaio 2020

---

---

**L'EMSA** ha diffuso dati statistici sui marittimi in possesso di certificati di abilitazione riconosciuti dall'UE

Nel 2017 erano 202.190 i comandanti e ufficiali che detenevano certificati di competenza

A fine 2017 erano 202.190 i comandanti e ufficiali che detenevano certificati di abilitazione dei marittimi (CoC) rilasciati da Stati membri dell'Unione Europea rispetto a 174.780 alla fine dell'anno precedente (cifra, quest'ultima, che non includeva dati non comunicati da alcune nazioni). Lo rende noto l'ultima pubblicazione statistica sull'occupazione dei marittimi nell'UE diffusa dall'European Maritime Safety Agency (EMSA). A questi si aggiungono 87.810 comandanti e ufficiali in possesso di certificati di competenza (EaR) che sono stati rilasciati da nazioni non-UE con

**l'avvallo di Stati dell'UE che ne attestano la validità (rispetto a 87.802 a fine 2016).**

---

## **La formazione dei marittimi**

**Scuola, porto, ritorna in alto mare la navigazione del Nautico San Giorgio ?**

**TUTTI A RIVA AD ARMARE LE VELE!**

*ITS, istituti tecnici superiori per la mobilità sistemabile EQF 6, Accademie , Ittl , già Istituti nautici, Università , Capitanerie ,è tutto un fiorire nel nostro Belpaese di iniziative sulla formazione dei marittimi , della logistica e addetti.*

*Momento delicatissimo ammonisce al Ministero MIUR Assarmatori, mentre Confitarma si move lungo le rotte della penisola , inaugura, garantisce, tra istituti, accademie vere o in itinere. Una bella sfidache noi seguiremo con i nostri analisti e collaboratori. Vedremo che cosa ci dirà Gianna Camalich, che cosa sarà capace di programmare la nuova direttrice dell'Accademia di Marina Mercantile di Genova ( la prima ) dopo che è andata i quiescenza la insostoituibile Daniela Fara. Auspichiamo che l'ing. Paolo Fasce , preside dei Nautici di Genova e Camogli, che ha preso il comando degli istituti dopo Angela Pastorino, tenga duro il ttimone dovendo affrantare non solo i problemi scolsiastici, ma anche quelli del porto di Genova . La lettera appello dell'ing. Paolo Fasce, Preside del Nautico San Giorgio, non ha bisogno di commenti, la pubblichiamo sperando*

*che venga recepita da politici e amministratori , abbiamo lavorato una vita col preside Marletta per realizzare in Darsena una vera scuola nautica.*

*Ci sono tante testimonianze, tra cui un libro “Però il porto è ancora quello” che ho scritto parafrasando “Però il mare è ancora quello” scritto da Vittorio G. Rossi nel 1966 celebrativo della Marina Militare.*

*Però il porto è ancora quello , 2001, De Ferrari editore, è una silloge di articoli pubblicati su Il Lavoro, Il Secolpo XX, Vita e Mare. Articoli sui moli , ( che non ci sono più), sul Porto Vecchio , ufficialmente chiamatocos’ fino agli anni settanta, sulla Darsena ( la nonna del porto l’aveva definita Comisso) . Gli anni dell’anniversario di Colombo, le Tall Ships portate a Genova da Giovanni Novi.*

*L’aver tolto le barriere che impedivano di arrivare al mare era stata una grande richiesta esaudita dalla cittadinanza, il Porto Vecchio divenne Porto Antico, fu costruito l’Acquario grande polo di attrazione , e il Museo Del Mare in Darsena , una rivoluzione. Come quella che vide la “privatizzazione” dei terminali con Capocaccia, D’alessandro, Magnani...*

*Ora un’altra rivoluzione si sta abbattendo sul porto: Diga, Ponte Parodi, Silos Hennebique, ribaltamento a mare dei cantieri, la storica azienda dei rimorchiatori RR cessa alla fine del 2020, ma il Nautico come edificio ne avrà a soffrirne ? Pubblichiamo la lettera dell’ing. Paolo Fasce che in mezzo al mare agitato dovrà navigare con saggezza. (DL)*

## **Però il porto è ancora quello**

**un appello dell’ing. Paolo Fasce**

Gentile sig. Presidente di Regione Liguria, Giovanni Toti,

**gentile sig.ra Assessora alle Politiche giovanili, Scuola, Università e Formazione di Regione Liguria, Ilaria Cavo,**  
**gentile sig. Assessore all'Edilizia di Regione Liguria, Marco Scajola,**  
**gentile sig. Assessore allo Sviluppo Economico di Regione Liguria,**  
**Andrea Benveduti,**  
**gentile sig.ra Coordinatrice nazionale Sistema gestione qualità per la Formazione Marittima, MIUR, Rosalba Bonanni,**  
**gentile sig. Dirigente dell'UST di Genova e Dirigente ff dell'USR della Liguria, Loris Azhar Perotti, gentile sig. Direttore della Direzione Marittima di Genova, Amm. CP Nicola Carlone, gentile sig. Sindaco Metropolitano, Marco Bucci, gentile sig. Consigliere Metropolitano con delega all'edilizia scolastica e loro manutenzioni, Guido Guelfo,**  
**gentile sig. Consigliere Metropolitano con delega alla Programmazione scolastica, Agostino Bozzo, gentile sig. Sindaco di Genova, Marco Bucci, gentile sig. Assessore al bilancio e patrimonio del Comune di Genova, Pietro Piciocchi, gentile sig.ra Assessora all'Istruzione del Comune di Genova, Francesca Fassio, gentile sig. Assessore allo Sviluppo e promozione economica della città del Comune di Genova, Giancarlo Vinacci, gentile sig.ra Assessora all'Urbanistica e Demanio del Comune di Genova, Simonetta Cenci,**  
**gentile sig. Assessore alle politiche del Mare, Raccordo tra Porto e Città, Rapporti col mondo portuale e logistico del Comune di Genova, Francesco Maresca,**  
**gentile sig.ra Assessora al Turismo, Commercio e Artigianato del Comune di Genova, con delega alle attività produttive, agricole e ittiche, Paola Bordilli, gentile sig. Assessore ai lavori pubblici e manutenzioni del Comune di Genova, Paolo Fanghella, gentile sig.ra Assessora al Marketing territoriale, politiche culturali e per i giovani del Comune di Genova, Barbara Grosso, gentile sig. Presidente del Municipio 1, Centro Est del Comune di Genova, Andrea Carratù,**  
  
**gentile sig. Presidente e gentile sig.ra Direttrice della Fondazione ITS per la mobilità sostenibile, settori trasporti marittimi e pesca, Accademia Italiana della Marina Mercantile, Eugenio Massolo e Paola Vidotto, gentile sig. Presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio, gentile sig. Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, Maurizio Caviglia**

## La presente per avviare una riflessione riguardo le seguenti richieste:

1) Ampliamento degli spazi dell'Istituto Nautico "San Giorgio" di Genova, oggi con sede presso l'edificio di Calata Darsena dove è allocato il biennio della sede di Genova dell'Istituto, mentre il triennio è allocato in Via Dino Col. Fa parte dell'Istituto anche la sede staccata di Camogli, "C. Colombo".

Con la presente si richiede l'assegnazione del "Silos Vinario" posto immediatamente a levante dell'edificio attualmente in uso e la possibile espansione, alle condizioni che emergono nel prosieguo, in Ponte Parodi e/o Hennebique, edifici immediatamente a ponente di quello ad oggi in uso.

Lo scopo di questa richiesta è quello di riunire in un'unica area il nautico di Genova.

2) Attivazione di un tavolo di discussione attorno all'istituzione dell'indirizzo "Pesca commerciale e produzioni ittiche".

Si fa presente che tale indirizzo non è presente in alcun istituto ligure, il che pare assurdo, e che l'analisi del programma, delle professionalità e delle strutture necessarie per l'attivazione di questo indirizzo indica un istituto nautico come alveo naturale di realizzazione concreta, il che emerge da esempi presenti nel resto d'Italia dove è già attivo.

Si fa presente che l'attivazione di tale indirizzo, da un lato abbisogna di spazi e strutture, dall'altro è uno strumento contro la dispersione scolastica giacché aggregare ad un istituto nautico un indirizzo professionale sulla pesca e allevamento consente di adottare politiche di contenimento dell'abbandono che si giocano "in casa".

Si fa presente che, secondo uno studio di UnionCamere riportato sul sito web della nostra scuola ([https://www.itnautico.edu.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=434&Itemid=353](https://www.itnautico.edu.it/index.php?option=com_content&view=article&id=434&Itemid=353)) il

fabbisogno su scala nazionale di diplomati dell'Istituto Nautico è del 113% e che tale percentuale, su Genova appare riduttiva.

Si fa presente che la scuola oggi "gestisce" una palestra e un auditorium che "restituisce alla città" sotto varie forme, ospitando convegni organizzati da vari organismi pubblici, come ad esempio in occasione di Orientamenti, e che l'ideazione di un polo scolastico in Darsena che comprenda strutture sportive all'aperto, spazio teatro/cinema e attracco per attività sportiva in acqua, potrebbe diventare un fiore all'occhiello visibile e riconoscibile in tutto il paese come elemento di innovazione architettonica al servizio della didattica attiva, laboratoriale, innovativa. La nostra scuola è già capace di restituirsì alla città, aggiungere le strutture appena citate significa continuare a mettere a disposizione risorse alla città tutta.

Sembra inutile notare che una regione che "vive di mare" debba attrezzarsi sul fronte dell'allevamento e la pesca in quanto l'esempio di Lavagna sembra riduttivo e forse lo è per mancanza di personale capace di costruire reddito in questo settore e il settore professionale indicato pare essere promettente su questo fronte.

Mi permetto un'annotazione personale. Mio nonno, Luigi Matteini, è stato Vice Segretario Generale della Camera di Commercio di Genova, diventando Segretario Generale ad Imperia e a Ferrara. Sarebbe orgoglioso di questa mia lettera.

Sono a disposizione di tutti gli interlocutori per affrontare queste questioni nelle forme e modi che vorrete indicare. Evito, in questa sede, di fornire delibere e frammenti di verbali del Consiglio di Istituto e del Collegio dei Docenti sinergici a questa richiesta.

Distinti saluti.

**Prof. Ing. Paolo Fasce, PHD**

Dirigente scolastico

I.T.T.L. "Nautico San Giorgio" - Genova e Camogli

Edificio Calata Darsena - 16126 Genova - Tel. 0102518821

Succursale: Via Dino Col 7C - 16126 Genova - Tel. 0102464957

Sede distaccata "Nautico C. Colombo"  
Via Bettolo 17, 16032 - Camogli (GE) - Tel. 0185770134

---

---

## LE STRAORDINARIE ESPOSIZIONI AL MUMA

COSTA CONCORDIA DIVENTA UNA MOSTRA DI  
QUADRI ESPOSTI CAPOVOLTI ...in particolare  
Shining e Quando le pareti divennero pavimenti  
dell'ing. Flavio Scopinich

*Le fotografie si possono vedere nel sito Facebook di Stefano Briata,  
abbiamo lasciato i titoli dati dall'ing. Scopinich nel testo*

Decio, giovedì 16 gennaio sera, presso il Museo Galata  
di Genova, si è tenuta l'inaugurazione della mostra di  
quadri dipinti da Steve Barney, dipinti che  
rappresentano alcuni momenti della vita finale della  
"Costa Concordia".

Secondo Steve Barney, l'ispirazione di realizzare questi dipinti risale alla notte del 13 Gennaio 2012, quando avendo terminato di vedere il film "Shining" di S.Kubrick, apparvero in televisioni le prime immagini della Costa Concordia spiaggiata sull'isola del Giglio, immagini collegate ad un evento eccezionale, che portarono nell'animo dell'artista un senso di transfer fra l'Hotel "Overlook" sommerso di neve nel Colorado, e l'Hotel galleggiante adagiato sul fianco, lungo la scogliera del Giglio; una immagine forte, di una tragedia senza senso.

La particolare posizione della nave ha fornito lo spunto per il titolo della mostra “Quando le pareti divennero pavimenti” e due quadri in particolare: “Shinning” e “Quando le pareti divennero pavimenti” con quest’ultimo quadro volutamente esposto capovolto

(Notare le gomene che vanno verso l’alto. e la piccola casa sullo sfondo, rappresentata con il tetto verso il basso), quadri che praticamente fanno da titolo e filo conduttore a tutta la mostra.

“Shinning” “Quando le pareti divennero pavimenti”,

Partendo da queste premesse, l’artista ha cercato di trasferire su tela le emozioni provate, avvalendosi sia di foto d’archivio che di sensazioni personali.

Per meglio spiegare quanto fatto, ho affiancato alle foto d’archivio il relativo quadro dipinto, giusto per facilitarne il confronto ed esaltare la capacità dell’artista di nobilitare la statica ed impersonale immagine fotografica con l’equivalente rappresentazione pittorica, ricca di emozioni.

Affiancamento voluto, al fine di meglio comprendere la capacità dell’artista di trasferire su tela quanto fissato dalla macchina fotografica, in quanto un quadro risulta essere ben dipinto se riesce a trasmettere emozioni, sensazione che alla normale foto statica non è generalmente concesso.

Il primo quadro, che apre anche la mostra “Metacentro Perduto”, rappresenta la nave coricata sul fianco alcuni giorni dopo l’evento, ed un particolare gioco di colori e tratti, rendendo il tutto più fluido ed incerto, fa meglio capire gli stati d’animo di chi ha vissuto al freddo ed al buio il dramma di tale situazione

### Metacentro Perduto

Il secondo quadro, “I sogni muoiono all’alba”, rappresenta la nave coricata sul fianco che fa da sfondo al faro rosso dell’entrata del porto del Giglio; dove il faro rosso vuole quasi simboleggiare la presente certezza dell’approdo sicuro, in contrapposizione con lo scafo spiaggiato sullo sfondo, che si è arenato a pochissima distanza dall’entrata del porto, quasi a volere illustrare un sogno (entrare

nell'area sicura del porto), sogno non realizzato per poco e quindi morto all'alba.

## I sogni muoiono all'alba

Il terzo quadro, "Graffiti", rappresenta un sommozzatore durante una ispezione subacquea allo scafo della nave, dove sullo sfondo il nome della nave "Concordia" assomiglia ad un enorme e surreale ed evanescente (a causa dell'acqua), graffito dipinto dal sommozzatore sulla bianca parete dello scafo.

### "Graffiti",

Ma non solo il confronto fra foto e quadro aiuta a comprendere la volontà dell'artista di metterci del suo, due sono i quadri che più di tutti mi hanno colpito, il primo "il Nodo" rappresenta un cavo elettrico annodato posto sul pavimento della passeggiata esterna, il nodo verso il quale convergono diversi capi di filo elettrico, vuole rappresentare il destino di tante persone che fra loro non si conoscevano, che comunque sono rimaste unite per sempre a causa di un evento non prevedibile ma che comunque ha marcato indissolubilmente la loro vita. Il secondo quadro che rappresenta un orologio che segna le 12:33 intitolato "Alla ricerca del tempo perduto" che strizzando l'occhio al più famoso romanzo di M. PROUST, in questo abbinamento orologio / romanzo è racchiusa tutta l'evoluzione del pensiero dell'artista: tra i moltissimi temi trattati, con i quadri, spicca il ritrovamento del tempo perduto, del ricordo, della rievocazione malinconica del passato perduto, e concluso tragicamente con il naufragio.

### "Il Nodo", "Alla ricerca del tempo perduto".

La mostra malgrado il comune denominatore fosse una nave vittima di un naufragio prima e successiva demolizione dopo, si conclude con una nota positiva con il quadro "Rinato", che rappresenta in realtà, un momento tipico nella storia dei superstiti al naufragio della "Costa Concordia", infatti dopo il naufragio avvenuto venerdì sera, dopo ben 2 giorni di ricerche, venne ritrovato in fondo ad un cunicolo e mezzo sommerso d'acqua, il corpo del capo commissario di bordo in evidente stato di ipotermia con una gamba rotta ma ancora vivo!! Una volta

ritrovato il capo commissario venne evacuato velocemente dall'elicottero dei vigili del fuoco.

Questo quadro (l'ultimo della mostra), raffigura l'elicottero dei vigili del fuoco, che si libera nell'aria, trasportando la barella alla quale è assicurato il corpo del capo commissario; una immagine positiva che sta a simboleggiare il fatto che, anche dopo le più drammatiche e nefaste esperienze, giunge sempre il momento della rimonta, del riscatto e della speranza per momenti migliori.

### “Rinato”

Ma dal punto di vista tecnico, questa mostra ha dato la possibilità di acquisire ulteriori informazioni sulle metodologie da attuare per lo smantellamento della nave, la più vistosa ed appariscente è quella di tralicci tubolari posti a sostegno e guida delle strutture, durante le fasi di rimozione. Strutture tubolari di un bel colore Blu ben visibili nei quadri: “Secret Windows“ ed “Il Nodo“.

Secret Windows

Il Nodo

Sperando di avere stimolato nei lettori, la voglia di andare a visitare la mostra ti saluto

Flavio Scopinich

---

---

## LE LEZIONI DEL PROF. SILVESTRO SANNINO

Su l'origine ed il significato della nota  
locuzione  
PERDERE LA TRAMONTANA.

## Sannino incontra il prof. Francesco Sabatini, presidente onorario della Crusca

Nella rubrica domenicale “Pronto soccorso linguistico” di Francesco Sabatini, presidente onorario dell’ Accademia della Crusca, è stato esaminato il significato della “locuzione” o “modo di dire”: “perdere la tramontana”. Le persone interpellate, e lo stesso illustre linguista, hanno interpretato il significante proposto con i significati che ad esso associano la Treccani ed altri autorevoli dizionari: perdere la bussola, disorientarsi, confondersi, smarrirsi, perdere il controllo di sé. Quindi, una volta tanto, tutti d’accordo.

Ma è proprio così? O forse è il caso di vedere più da vicino l’origine, e quindi il significato più profondo, più autentico, della locuzione citata? Poiché mi sono occupato un po’ di storia della navigazione penso di poter fornire qualche informazione e qualche precisazione in merito.

### LA ROSA DEI VENTI NEL MEDIOEVO E NELL’ANTICHITÀ

La Tramontana, come è noto, è uno degli otto venti della “rosa dei venti” italica, creata nella marineria del basso medioevo, subito dopo il mille, e diffusasi in tutto il Mediterraneo. La rosa dei venti usata dai marinai italici era costituita dagli otto venti equispaziati, a partire dal settentrione e procedendo in senso orario: Tramontana (T), Greco (G), Levante (L o +), Scirocco (S), Ostro (O), Libeccio (L), Ponente (P), Maestro (M). Studiosi autorevoli, quali il Breusing, il barnabita Bertelli ed altri, ritengono che le navi di Amalfi, dirette in oriente, si staccavano dalla costa al largo della Sicilia e navigavano per l’alto mare o, come si diceva allora, per pileggio. In considerazione della marineria e dei mari navigati è possibile individuare una etimologia dei venti della rosa, tenendo presente anche l’influenza degli arabi e la tradizione greco-romana.

Nell’antica Grecia furono proposte ed elaborate varie rose dei venti. Si va dai quattro venti di Omero (Borea, Euro, Noto, Zefiro) alla rosa a 12 venti di Aristotele e Timostene. I marinai preferivano però una rosa a otto venti che sono quelli incisi sulla Torre dei Venti in Atene. Essi sono, a partire dal nord ed in senso orario: Boreas, Kaikias, Apeliotes,

Euros, Notos, Libs, Zephiros, Skiron. Anche i Romani adottarono rose dei venti diverse, per numero e per nomi; tuttavia Plinio ci ricorda che i marinai preferivano riferirsi alla rosa a otto venti, più pratica da usarsi. In tale rosa i venti sono: Septentrio, Aquilus, Solanus, Eurus, Austro, Africus, Favonius, Caurus. L'etimologia del nome dei venti è un esercizio molto interessante ma anche impegnativo; in alcuni casi i significati sono plurimi o incerti, come feci notare trattando dello Scirocco, su queste NEWS, qualche tempo fa. Si deve anche considerare che l'evoluzione della "rosa dei venti" dipende non solo dall'intreccio degli usi dei vari popoli ma anche dal fatto che, spesso, le persone istruite hanno continuato ad usare i nomi classici accanto a quelli usati nelle attività pratiche.

Ad esempio Septentrio indica la direzione del settentrione o nord e deriva da septem triones, vale a dire i sette buoi del Carro dell'Orsa (Maggiore o Minore o entrambe); ma Aulo Gellio sembra di parere diverso. Nella rosa italica il vento Greco, per quanto precisato, indica la direzione della Grecia; il libeccio può essere una corruzione dell'antico Libs e sta ad indicare l'Africa, chiamata una volta Libia. E così di seguito, altri significati emergono navigando nel mare insidioso dell'etimologia dei nomi dei venti.

Per venire al nostro vento, la Tramontana, l'unico di genere femminile, sembra avere meno problemi sul suo significato. Esso deriva da trans montes, ovvero vento che viene dai monti che in particolare ad Amalfi si trovano dalla parte di settentrione. Ma tra i monti alle spalle di Amalfi vi è anche un piccolo paese di nome Tramonti. Quindi, ivi, il vento da nord spira dalla direzione di Tramonti. In ogni caso il significato complessivo non cambia, sia se ci si riferisca alla direzione dei monti (che potrebbe essere anche un luogo diverso da Amalfi), sia se il riferimento sia Tramonti.

Tramontana è il vento che spira da settentrione.

I naviganti, come i semplici pescatori o i contadini, hanno sempre osservato gli astri per orientarsi: il sole, ma anche le stelle. E così facevano i marinai del basso medioevo i quali vedevano che la Stella Maris, poi detta Stella Polare, appariva nella direzione del vento di Tramontana; tuttavia la Polare, specie dopo l'introduzione dell'ago magnetico, non costituiva il riferimento prevalente, esclusivo, per le loro traversate peraltro, in genere, non molto lunghe. I monti alti ed i venti guidavano la loro navigazione. Quindi la Polare non è molto

presente nella pratica navigatoria del Mare Nostrum, se non come aspetto complementare, anche perché la latitudine aveva una limitata escursione ed il suo controllo non era una esigenza primaria.

## L'OPERA STORICA DI DOM ENRIQUE O NAVEGADOR

Ma nell'Atlantico le cose cambiano. Già le galee delle Fiandre si spostavano molto in latitudine e quindi la Polare forniva utili indicazioni. Poi agli inizi del XV secolo inizia l'opera del principe Dom Enrique detto poi il Navigatore. Egli era il terzogenito di Giovanni I del Portogallo e di Filippa di Lancaster, la quale aveva avuto come poeta di corte Geoffrey Chaucer, autore anche di un trattato sull'astrolabio. Filippa trasmise ai figli un forte interesse per l'astrologia ed Enrico, libero da impegni dinastici, si dedicò ad una politica di scoperte delle coste africane, verso sud. Il suo impegno fu tenace, costante. I suoi marinai furono stimolati a seguire rotte ritenute difficili e così scoprirono (o riscoprirono) Madera, le Azzorre; nel 1434 Gil Eanes, dopo un tentativo fallito, superò il temuto Capo Bojador in 26° N. Si aprivano nuove vie allettanti per i commerci, perché: "I mercanti non navigano che là ove sanno che il profitto è sicuro", osservava con crudo realismo il cronista coevo Azurara. I naviganti sentirono la necessità di riferirsi in modo sistematico alla stella Polare, che veniva chiamata la Tramontana, come si legge, ad esempio, nei resoconti dei viaggi del giovane veneziano Alvise Cadamosto. Il navigatore Nuno Tristao, tra il 1441 e il 1446, compie 4 viaggi: raggiunge Capo Bianco (21° N), poi Capo Verde (15° N) e quindi la foce del fiume Gambia in 13.5° N. Le navigazioni a sud delle Canarie diventavano lunghe, oltre 1000 miglia nautiche, e la costa bassa e sabbiosa presentava non poche insidie, specie di notte. I marinai trovarono più utile navigare al largo controllando la latitudine con la Polare; quando questa scendeva al valore del luogo di destinazione mettevano la prua a levante e spelagavano, cioè atterravano. In gergo si usava la dizione "speronare la latitudine". Nel viaggio di ritorno, per evitare stressanti bordeggi per "risalire" l'aliseo di nordest, trovarono conveniente navigare di bolina, con l'aliseo a dritta, ingolfandosi nell'Atlantico fino a prendere i venti da ovest, i "westerlies", e quindi dirigere per levante e atterrare in vista del Capo San Vincenzo e Lagos. La latitudine veniva controllata riferendo la

Polare ad oggetti come l'albero della nave, o le lance sistemate in posizione adeguata, o anche rapportandola alla figura di un uomo come ricorda ancora il mercante Alvise Cadamosto.

Ma la Polare è una stella di terza grandezza, quindi non è molto luminosa, per cui alle latitudini basse non era sempre visibile, specie con aria opaca. I naviganti, col calare delle latitudini, si trovavano sempre più spesso in condizioni di non poter osservare la Polare, la stella di Tramontana, cioè il mezzo, lo strumento per controllare la posizione, non solo la direzione ma anche la latitudine. Perdere la Tramontana alle basse latitudini significava quindi perdere il controllo della posizione che è qualcosa di più ampio, più consistente del semplice orientamento. In seguito il principe Giovanni, poi Re Joao II, istituì una giunta di esperti, la giunta dei matematicos per elaborare delle tavole del sole che consentissero ai naviganti di controllare la posizione anche nell'emisfero sud. I componenti della giunta erano i due giudei convertiti o conversos, mestre José Vizinho e mestre Rodrigo, ed il licenciado Diogo Ortiz.

## IL DANTE NAUTICUS ED IL DANTE-DIES (DANTEDI')

Il mutare dell'aspetto della sfera celeste al variare della latitudine lungo le coste del west Africa era stato compreso bene dal nostro Dante che descrive il fenomeno in modo magistrale e come sempre unico, nella navigazione del suo Ulisse, nel XXVI canto dell'Inferno. Ulisse inizia il suo racconto dalla partenza dalla dimora di Circe e dice che il richiamo degli affetti familiari non poterono vincere il suo ardore di "divenir del mondo esperto e de li vizi umani e del valore". No, non tornai alla mia Itaca "ma misi me per l'alto mare aperto". Essi navigano verso ponente e giungono alle Colonne d'Ercole. Qui Ulisse fa un sermone ai suoi e li incita a seguirlo per il mare aperto, dietro al sole che tramonta. Dovete osare, dice, perché "fatti non foste a viver come bruti ma per seguir virtute e canoscenza". Il dado è tratto, si va. Mettono la prua a ponente, con i remi che fanno ali alla nave, e vanno per il mare tenebroso, accostando sempre a sinistra. A mano a mano che scendono in latitudine muta l'aspetto del cielo. Si

vedono nuove e più stelle dell'altro emisfero, l'austriale, mentre il polo nord celeste si avvicina sempre più all'orizzonte fino a sparire:

*Tutte le stelle già dell'altro polo  
vedea la notte, e'l nostro tanto basso,  
che non sorgea fuor del marin suolo.*

Versi 127-129

Poi, dopo cinque lunazioni (mesi) di navigazione, in vista di un'alta, bruna montagna e quasi gioiosi per la meta raggiunta, la nave viene assalita da un turbine; per tre volte, colpita, essa ruota su se stessa e poi va a fondo, con "la poppa in suso e la prora ire in giù, come altrui piacque, infin che 'l mar fu sopra noi rinchiuso". E così Ulisse espia i suoi peccati di fraudolento, nella severa morale di Dante.

Una descrizione cosmografica perfetta. Nel XIII del Paradiso, versi 10-12, Dante ricorda poi che la Polare si trova nel polo nord celeste, in cima all'asse del mondo. Nel 1989, in agosto, ero in navigazione verso Santos, via Conacry e ripensavo a questi versi di Dante, mentre pian piano "si perdeva la Tramontana".

## La notte nazionale dei classici

Venerdì, 17 gennaio scorso, si è tenuta "La notte nazionale dei licei classici". Sono stato invitato, dal Liceo Pitagora/Croce di Torre Annunziata, ad un dialogo con gli alunni. Ospite d'onore della serata era il Prof. Francesco Sabatini, che ha seguito tutte le attività, dalle 18.00 alle 24.00.

Nell'occasione egli ha ricordato l'iniziativa del Governo di dedicare un giorno a Dante, in vista dei settecento anni della sua morte, nel 2021.

La scelta del giorno è stata il 25 marzo e, se ho capito bene, è stata una sua idea quella di chiamarlo con il nome di Dantedì, come lunedì ecc.

In una pausa delle attività, in presidenza, ho avuto modo di far notare al Presidente onorario della Crusca la dimensione del Dante Nauticus.

L'ho visto interessato e gli ho ricordato che Dante è padrone della materia e fornisce, nel Convivio, la definizione più profonda della navigazione tra tutte quelle finora formulate. Mi ha chiesto qualche ragguaglio e dopo uno scambio di battute gli ho fatto omaggio del mio opuscolo "Dante e la Navigazione". Il prof. Sabatini l'ha sfogliato con una certa avidità soffermando lo sguardo su alcuni punti. Forse non si

aspettava che si potesse pensare ad un inedito Dante Nauticus, che, a ben vedere, riesce a sublimare ancor più la sua eccelsa poesia. Vedremo, in attesa del Dantedì. La tramontana però non era ancora all'ordine del giorno.

A questo punto ci si chiede quale sia il senso, il significato da dare all'evento "La notte dei licei classici", anche in considerazione che tale ordine di scuola superiore fu concepita da Giovanni Gentile con il preciso fine di formare le classi dirigenti. La maggior parte delle "persone che contano" o che godono di una notevole evidenza sociale hanno fatto il liceo classico. E tuttavia, da un po' di tempo, tale tipo di scuola ha perduto terreno rispetto al liceo scientifico, concepito, in origine, come un "by product" del classico, per le scienze. Solo colpa del greco? Ne parleremo in altra occasione.

Silvestro Sannino, 24 gennaio 2020.

---

---

## LETTURE, EVENTI

# LA RIVOLTA NAZIONALISTA IRACHENA DEL 1941

di Alberto Rosselli

L'antefatto politico-militare destinato ad innescare i successivi conflitti che per tanti decenni hanno coinvolto questo strategico Paese mediorientale è il soggetto dell'ultima opera del giornalista scrittore

storico, direttore e fondatore di Storia Verità: “La rivolta nazionalista irachena del 1941”, editore, Archivio storia 2019, pag. 105.

Approfittando della fragilità della neonata repubblica irachena, a partire dal giugno del 2014, si verificò un fatto nuovo, destinato a fare ripiombare l'Iraq nella tragedia. Milizie integraliste e terroriste anti governative e anti occidentali, riunite sotto il nero stendardo “Stato islamico”o Isis dal leader salafita Abu Bakr al-Baghdadi, scatenarono una vera e propria rivoluzione selvaggia, rivendicando la nascita di un Islam radicale, transnazionale e totalmente intollerante nei confronti di qualsiasi soggetto statale, sia musulmano che di fede cristiana. Queste milizie (che si sono macchiate di numerosi e orrendi attentati, anche contro le popolazioni civili, non soltanto in Medio Oriente, ma in tutto il mondo) riuscirono sul campo a conquistare numerose città dell'Iraq (Al-Fallujah, Ar-Ramadi, Kirkuk e Mosul: centri petroliferi indispensabili per alimentare finanziariamente la propria rivoluzione) e grosse porzioni del territorio siriano, avvalendosi del sostegno di ‘volontari stranieri’ anche europei e statunitensi<sup>1</sup>. Ma a partire dal 2015, una controffensiva (sostenuta dalle forze aeree americane, russe e francesi), scatenata da forze irachene e siriane e da elementi curdi e cristiani, è riuscita, prima a contenere l'espansione dello ‘Stato Islamico’, e poi dall'ottobre 2016, a prendere l'iniziativa, riconquistando i territori occupati dai miliziani dello “Stato islamico e battendo definitivamente le forze di Abu Bakr al-Baghdadi nel 2017.

## Genova e Bisanzio nel XII secolo

### Affari, famiglie, crociate, intrighi,

De Ferrari Editore

Venerdì 31 gennaio 2020 alle ore 17,00 a Palazzo Ducale sala Borlandi – Società Ligure di Storia Patria

A Compagna presenta il libro di

## **Remo Viazzi**

Genova e Bisanzio nel XII secolo Affari, famiglie, crociate, intrighi  
De Ferrari Editore

### **Con prefazione di Gabriella Airaldi,**

Un viaggio nella Costantinopoli del Medioevo  
quando Genova vi era presente quale protagonista

La presentazione sarà tenuta dall'Autore

con la collaborazione del gruppo de "I Venerdì da Compagna"

coordinato da Francesco Pittaluga, con Eolo Allegri, Isabella Descalzo  
e Luigi Lanzone.

## **NEWS DAL PROPELLER CLUB**

### **"UN MARE DI RISCHI"**

### **Un viaggio nella Storia delle Assicurazioni**

In sinergia con l'associazione Promotori Musei del Mare ed il MuMa,-  
e grazie alla regia del nostro Consigliere, avv. Enrico Molisani - il  
Propeller Club Port of Genoa è lieto di segnalare la Mostra "UN  
MARE DI RISCHI"

Un viaggio nella Storia delle Assicurazioni che si terrà mercoledì 29  
gennaio ore 17.30 presso l'Auditorium del Galata Museo del Mare,  
In attesa di rivederci presto, invio i miei più cordiali saluti.

### **Giorgia Boi**

Presidente

# Digitalisation Pathways for Shipping

## Rischi e opportunità dallo sviluppo tecnologie digitali

Il 20 gennaio 2020, Atena Roma e Lloyd's Register hanno organizzato a Roma, presso la sede di Confitarma, l'evento Digitalisation Pathways for Shipping, occasione utile per effettuare una riflessione su rischi e opportunità principali derivanti dallo sviluppo delle tecnologie digitali nel settore dello shipping.

Le società di armamento in piena fase della 4<sup>a</sup> rivoluzione industriale, dopo aver ridefinito la strategia e la posizione nell'ecosistema, sono oggi impegnate a definire un percorso rigoroso e impegnativo di trasformazione organizzativa e tecnologica necessaria per rimanere competitivi nel mercato.

Luis Benito (Digital Transformation Director, LR Marine & Offshore), insieme ai membri del team Marine & Offshore Innovation, ha illustrato le numerose tecnologie che stanno contribuendo alla trasformazione digitale della logistica marittima quali:

blockchain, piattaforme digitali, realtà aumentata, digital twin, robotics process , automation, big data analytics e 3D printing.

# ATENA NEWS, Sezione Ligure Piemontese,

Abbiamo il piacere di trasmettervi il programma di eventi di particolare rilievo tecnico e scientifico previsti per i prossimi mesi, che per l'attualità delle tematiche trattate e per l'interesse alle nuove soluzioni tecniche saranno una ottima occasione di aggiornamento e confronto per tutti noi.

Un seminario organizzato da ATENA in collaborazione con il DITEN dell'Università di Genova e con l'Ordine degli Ingegneri di Genova avrà come tema

Ausili eolici alla propulsione navale e si terrà giovedì 20 febbraio 2020, ore 15.30 nella sede dell'Ordine degli Ingegneri di Genova Sala Sebastiano Frixia Piazza della Vittoria, 11/10, 16121 Genova

Questo seminario è il primo di un ciclo di seminari che affrontano un tema particolarmente attuale per il mondo marittimo nell'attuale contesto di contenimento dei consumi attraverso l'utilizzo di sistemi di propulsione navale alternativi. Maggiori dettagli sono riportati nella locandina invito allegata.

Con inizio nel mese di Marzo, come per gli anni scorsi, ATENA provvederà all'organizzazione di una nuova edizione dei Corsi Professionalizzanti che si terranno nelle aule del Polo Navale del DITEN. Le lezioni, come noto, sono destinate a studenti del corso di LM in ingegneria navale ma sono aperte anche a professionisti che siano interessati agli argomenti trattati. Il programma delle lezioni verrà circolato nel mese di febbraio.

Un convegno organizzato dalle Sezioni ATENA Lombardia e ATENA La Spezia nell'ambito del SEATEC 2020 "NOx addio? -

L'abbattimento delle emissioni inquinanti nella nautica da diporto" si terrà il prossimo 6 febbraio alle ore 14:30 a CARRARAFIERE.

# **Incontri in Blu: Chris Bertish**

**Il primo uomo che ha attraversato l'Atlantico in SUP**

**Giovedì 30 gennaio ore 18.00 Incontri in Blu: Chris Bertish  
al Galata Musei del Mare Genova Eventi e Mostre Galata,  
Auditorium**

**Incontro con Chris Bertish, sudafricano, velista, surfista di grandi onde, primo uomo che ha attraversato l'Atlantico in SUP (stand-up-paddleboard), 4049 miglia nautiche, oltre 7500 km in 93 giorni, in solitaria e senza alcun supporto e assistenza, tra tempeste, avarie e squali. Nuova "avventura" di incontri con uomini e donne fuori dell'ordinario legati al mare, 2° edizione.**

**fine**