

## DL NEWS , Shipping, cultura e attualità commentata

### Foglio telematico a cura di Decio Lucano 13 marzo 2016

Nell'interno. Il mestiere dell'armatore non è scomparso, 7; Qualcuno vuol silurare i nostri marittimi?, 8; La laicità di Papa Francesco, 12; Gli USA riportano a casa i loro eroi, 14; I grandi navigatori, 16.

“Solo chi conosce la vita di mare, può scrivere di mare”,...prima bisogna scrivere con la propria pelle, cioè prima vivere, poi scrivere “

( Vittorio G. Rossi )

### TTM STORY Un saluto a una “grande” impresa editoriale!

*Si è appena concluso uno straordinario concentramento ( in realtà una lettera di intenti ) dei giornali La Stampa/Il Secolo XIX e annessi nelle tasche della Cir, holding di Carlo De Benedetti , proprietario oltre che della Repubblica/ L'Espresso , di un mare di quotidiani locali attraverso Finegil . La legge 416/1981 prevede che il tetto della tiratura per ogni singolo editore è del 20% della tiratura complessiva nazionale. La Federazione della Stampa, l'organo sindacale dei giornalisti, ha definito questa fusione di testate in una sola mano come un rischio di omogeneizzazione dell' informazione in Italia.*

*Ho pensato: “perchè non parlo di me? In fondo, nel settore, qualche cosa di buono l'ho fatto, , anzi sono stato un innovatore nel campo della comunicazione“. ( DL )*

### TTM , Tecnologie Trasporti per il Mare – L'Automazione Navale

Marzo 1970/marzo 2016. TTM , la rivista dello shipping e delle tecnologie avanzate, ha doppiato la boa del 2016 compiendo 47 anni!

Fondata a Genova nel 1969 sulla scia di due importanti convegni organizzati alla Fiera dall'Istituto Internazionale delle Comunicazioni sull'automazione della nave ( negli anni '60 si studiava come far navigare la nave senza equipaggio ), tenuta a battesimo da Filippo Cameli, Francis Ravano, Vittorio Fanfani, Lorenzo Spinelli , Donald Gray, Leonello Bonaria, Vittorio G. Rossi ( scrisse che l'automazione era la più grande rivoluzione della nave dopo la vela e il vapore ) e tante altre personalità , la rivista bilingue ( allora era una novità) a diffusione internazionale, ha percorso quasi mezzo secolo cercando di coniugare l'autorevolezza dell'informazione tecnica e di contenuti culturali con uno stile divulgativo, cogliendo insieme a una pluralità di soggetti i cambiamenti in atto nei trasporti, nella logistica, nelle comunicazioni, nella propulsione, nella nautica .

TTM ha imbarcato nella sua navigazione le componenti di questo mondo diventando

l'organo ufficiale dell'Atena, l'associazione di tecnica navale, e organo informativo del Propeller Club, del Cetena, dei costruttori , dei fornitori navali, dei periti navali, dei capitani marittimi , dei Registri di classificazione navale e della Nautica.

Nel 1971 al timone della direzione tecnica viene nominato un membro del Consiglio Nazionale delle Ricerche ( Mauro Piattelli ) ampliando gli argomenti dall'automazione all'oceanografia ai simulatori fino alla Robotica marina.

Le rotte in tutti i continenti della disciplina tecnica e della cultura navale fanno di TTM un referimento per l'industria navale perché la rivista presenta in ogni numero le navi costruite in Italia nei cantieri pubblici e privati. Attorno a questo “giornale” nascevano via via con gli anni ( 1980) iniziative editoriali con la pubblicazione di testi scolastici e professionali sull'impiantistica di bordo , i servizi ausiliari, che sarebbe diventata fondamentale sulle navi. Con l'organizzazione della Rivista vengono promossi ( 1989/90) corsi per comandanti e dirigenti di compagnie di navigazione: Shipping e Shipboard Management in collaborazione e nella sede dell'Università Facoltà di Ingegneria di Genova e di Automazione Navale ( dal 1993 in poi) al RINA, corsi riconosciuti dallo Stato. TTM s' inventa e promuove convegni e incontri per favorire il dialogo tra costruttori e utenti.

La *mission* della rivista è sempre stata quella di sviluppare la coscienza marinara degli utenti nella sicurezza della vita umana in mare, nella difesa dell'ambiente , nella migliore conoscenza dei giovani delle problematiche navali.

Dal 1990 in poi nasce *ttmweb.it* il suo sito Internet , improntato alle statistiche sulla flotta, il mercato dei noli, la compravendita, i prezzi del bunker con articoli della rivista, ed era molto seguito negli ambienti dello shipping .

Inoltre TTM si “inoltrò” in un'altra sfida : fare cultura umanistica intervistando sui temi del mare, dell'etica e della tecnologia i più grandi intellettuali italiani ( testimonianze poi raccolte nel 2008 in un libro Etica Tecnologia Mercato, una convivenza possibile ? curato da Decio Lucano e Silvana Canevelli.

Una rivista tecnica ma anche culturale umanistica. Insieme ad appassionati e armatori vengono stampati e allegati pamphlets che riproducono la vita delle aziende e le storie delle navi del passato.

Alla fine del 2007 , ( la redazione era a Nervi), TTM approda nel Gruppo editoriale che fa capo a Il Secolo XIX e il suo direttore responsabile è il direttore di questo quotidiano. Fine di un periodo lungo e operoso , ma oggi TTM “ naviga “ verso un nuovo mare editoriale; siamo sicuri che con TheMediTelegraph e L'Avvisatore Marittimo questa flotta online e cartacea affronta nella tradizione e la professionalità gli itinerari dell'informazione di “alto mare”.

Al *timone* ci sono due veterani , il giornalista professionista Angelo Marletta e il direttore tecnico Giuseppe Soncin e nuovi bravi collaboratori.

TTM ha precorso i tempi quando ancora non si parlava di startup, di ICT e di siti web.

Auguri cara TTM , nave *moderna* che diffondi con il tuo “ equipaggio “ di professionisti, di enti e di associazioni la realtà e la tradizione della nostra marineria, naviga sempre col vento buono e con tanti amici !

Il tuo ex comandante

*Decio Lucano*

*“La casa editrice non si fermava alla rivista e alla comunicazione, coraggio e iniziativa non ci mancavano”.*

Un elenco delle nostre pubblicazioni

Volumi editi da L'Automazione Navale ( dal 1983 )

## SEZIONE NARRATIVA

**Marinaio o fantasma**, 1988, romanzo di Fulvio Cutugno

**La mia Marina Mercantile**, 1988, poesie di Clelia Dupuis

## SEZIONE TECNICA

### Impianti Tecnici di bordo

*Lo sviluppo del motore e l'automazione, i sensori, l'elettronica, la rete di bus a bordo erano i capisaldi della tecnologia navale, ma si affacciavano prepotenti i servizi ausiliari, il gruppo elettrogeno come capostipite. In realtà tutta una serie di apparati per la sicurezza e il comfort spinti dalla diffusione delle navi da passeggeri e poi da crociera.*

*Ed ecco nascere, da una vera amicizia, un intelligente sodalizio con l'ing. Corradino Ciampa già Preside di Istituti Nautici e poi Ispettore della Pubblica Istruzione. Uomo eclettico e profondo conoscitore della materia, Ciampa coprì una lacuna lanciando i Servizi ausiliari di bordo cioè l'Impiantistica attraverso sei volumi , con diverse edizioni, diventati libri di testo nelle scuole e manuali per professionisti del mare. L'ingegner Ciampa fondò i primi corsi di Gas Inerte e di Cow per le navi cisterna .*

*Con Silvestro Sannino e l'appoggio di Ugo Grimaldi compì numerosi viaggi di istruzione in oceano sulle navi porta auto di Grimaldi, e a terra organizzò corsi di aggiornamento per ufficiali fornendo loro le basi per l'esame polivalente di capitano lungo corso e di macchina. Ciampa preparò un programma di studi che dall'istituto nautico avrebbe portato direttamente l'allievo a frequentare l'università, un connubio di fasi formative e di studi per il conseguimento della laurea oggi richiesta dalla UE. Questo 30 anni fa.*

*Ciampa era un gentiluomo e lo ricordo con molto affetto e nostalgia di una “razza” di*

*uomini che non dovremmo mai dimenticare. E che oggi mancano all'appello...*

*Pubblico per migliore conoscenza l'elenco dei volumi de **Gli impianti tecnici di bordo**, editi da **L'Automazione Navale** sottolineando che sono esauriti . Un altro amico e già preside, l'ing. **Giorgio Prefumo** ha aggiornato i volumi di **Otello Caocci** ed è autore di libri di macchine per la Marina Mercantile. Quando si entra nel mondo dell'istruzione nautica saltano fuori nomi di grandi personaggi , i “comandanti” dei Nautici , dove sicuramente **Aldo Marletta** primeggia essendo stato tra l'altro l'autore del progetto **Nautilus**, antecedente ma con molti punti condivisi con l'attuale riforma dell'istruzione nautica.*

**Dal 1983 inizia l'avventura dei Servizi Ausiliari**

**Volume 1 – 2<sup>a</sup> edizione aggiornata , Corradino Ciampa**

(Depurazione, separatori, inceneritori, oleodinamica., aria compressa , bilanciamento nave , produzione distribuzione e potabilizzazione dell'acqua ecc. )

**Volume 2 – 2<sup>a</sup> edizione aggiornata , Corradino Ciampa**

( La difesa antincendio della nave , gas inerte e cow , impianti e normativa, porte tagliafuoco, porte stagne e loro comando )

**Volume 3- 2<sup>a</sup> edizione aggiornata , Corradino Ciampa, 1985**

( Condizionamento, refrigerazione, ventilazione )

**Volume 4- Corradino Ciampa**

( Le timonerie idrauliche, il comando idraulico delle macchine per salpare e degli apparecchi di tonteggio, le pinne stabilizzanti del rollio , il servizio di imbarco e di travaso del combustibile, il servizio di drenaggio )

**Volume 5- Corradino Ciampa**

( Le caldaie sulle motonavi. Impianti a vapore e ad olio diatermico )

**Volume 6 - Elementi fondamentali di pneumatica ed oleodinamica , Corradino Ciampa**

**Elementi di Automazione Navale, 1980, Mauro Piattelli**

*Un volume che anticipò lo studio di una materia ancora ostica scritto dall'indimenticabile direttore di TTM .*

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## *In questo amarcord non potevo non parlare di me*

### I libri di Decio Lucano

Un po' di oceano negli occhi, 1984, L. 12.000, Ed. L'Automazione Navale

*(Africa, Artico, Caraibi, Storie di uomini e di città ( dagli articoli pubblicati su Il Lavoro reportage dei miei viaggi ) .*

Il mare e l'uomo-Lettere ai marinai di Vittorio G. Rossi, 1987, ed. L'Automazione Navale, f.c. promosso da Gruppo Zurigo Assicurazioni, Ordine Giornalisti, Carige con Ferruccio Repetti

*( Storia e inediti di un grande scrittore e pensatore e lettere inedite che lui scriveva alla gente di mare della Marina Mercantile e ai marinai della Marina Militare, alla sua gente; il volume è stato presentato la prima volta ad Andora da Thor Hejerdahl )*

La primavera dei Sargassi, 1992, L. 15.000, Ed L'Automazione Navale

*(Sensazioni in prosa e poesia a contatto con la natura dei Tropici e con le genti del Centro America)*

La congiura del Padre, 1994 , L. 20.000 , Ed. L'Automazione Navale

con Chiara Donato ( *Lo straordinario giornale di bordo di un capitano istriano e della sua nave in un monologo al di sopra delle leggi della Natura* )

Però il porto è ancora quello, 1996, Ed. L'Automazione Navale, f.c.

Però il porto è ancora quello, 2<sup>a</sup> ed. aggiornata 2001, De Ferrari Ed., € 10,33

*(L'autore racconta attraverso i suoi articoli di cronaca del porto emporio pubblicati su Il Secolo XIX e Il Lavoro dal 1966 al 1987 la storia di uomini, di idee, di progetti una esperienza di progresso che non ha abbandonato la tradizione. In appendice Il porto che non c'è ,1994, con Dario Dondero : il Porto Antico ).*

L'odissea del Foscolo, 1998, L. 12.000, Ed. L'Automazione Navale con Chiara Donato

L'odissea del Foscolo, 2003, f.c., edizione aggiornata, Ed. L'Automazione Navale, allegato a TTM nov/dic. 2003 ( 15.000 copie )

*( Uno degli episodi più originali e drammatici della marina mercantile italiana vissuti dall'equipaggio del P.fo Foscolo della Tirrenia alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia nel giugno 1940 )*

Al di là dei mari e del tempo, 1999, Ed. L'Automazione Navale , allegato

alla rivista TTM n. 11/99

( *Da Portofino a Venezia, dall' Atlantico al Pacifico : cinque testimonianze importanti degli anni Sessanta* )

**Marrubio, Parlare parole, Colloqui con Vittorio G. Rossi** , 2006, f.c. Ed. L'Automazione Navale, allegato a TTM n. 6/2006 ( 15.000 copie )

( *Colloqui sui temi fondamentali dell'esistenza desunti da conversazioni avute con il grande scrittore e pensatore dagli inizi degli anni sessanta, dalle sue lettere e da considerazioni poi riportate in alcuni suoi libri* ).

**Etica, Tecnologia, Mercato, Una convivenza possibile ?**, 2008  
Anpai, f.c. con Silvana Canevelli

(*Puo' esistere un'etica senza progresso morale ? L'etica nell'impresa e la responsabilità sociale : è questa la via del progresso umano ? Le conquiste della scienza sono orientate verso lo sviluppo socio-economico? Cultura umanistica e cultura scientifica. Rispondono cinquanta personalità che la rivista TTM ha intervistato dal 1998 al 2007*).

**Parlavi coi venti e con Dio**, novembre 2010, Ed. DL News, f.c.

( *La storia di un bastimento e di un capitano. Il bastimento costruito a Fiume nel 1866 e acquistato nel 1886 da armatori di Camogli navigherà in servizio attivo commerciale fino al 1936. Dall'Adriatico al Mar Ligure al Tirreno dopo gli oceani...* )

**Piccola Antologia di Vittorio G. Rossi**, aprile 2013, Il Mare Libreria Internazionale, Roma , € 15

( *Una deliziosa raccolta di scritti di Vittorio G. Rossi con note biografiche e bibliografiche* )

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **GLI APPUNTAMENTI E LE LETTERE**

### **Un invito di Bruno Della Loggia**

### **2° Convegno di Cultura Navale e Marittima**

**Gentili Amiche e Cari Amici, facendo seguito all'importante successo ottenuto dal 1°**

Convegno CNM di due anni fa dedicato alla valorizzazione ed al rilancio della nostra cultura marinara, veniamo ad invitarvi a partecipare al secondo appuntamento su questi argomenti per il 2° Convegno che il prossimo 22-23 settembre si svolgerà ancora a Genova nel prestigioso complesso del Dipartimento di Scienze per l'Architettura.

Grazie alla collaborazione con GENOVARCHITETTURA e del recentemente costituito Gruppo CuMaNa dell'ATENA ci siamo proposti di dare una maggiore visibilità all'evento anche in campo internazionale.

Ricordando la scadenza del 15 aprile per l'invio degli abstract e sicuro in una vostra convinta partecipazione ad un importante incontro che intende rafforzare e consolidare tutta la nostra area culturale, mi pregio allegare un depliant che riporta tutti i dettagli del 2° Convegno CNM con qualche modifica rispetto a quanto precedentemente inviato.

Mi piace sottolineare che per favorire la più ampia partecipazione dei cultori della materia e di tutti gli appassionati il Convegno CNM 2 è libero e gratuito ad esclusione di un modesto contributo per la partecipazione alla Cena di Gala che si svolgerà la sera del 22.09 nel famoso Acquario di Genova.

Restiamo ovviamente a Vs disposizione per ogni ulteriore informazione volete richiedere.

Vi aspettiamo tutti a Genova per un abbraccio vasto quanto il mare !

**Dott. Bruno Della Loggia**

Presidente Comitato Organizzatore Cell. 338 8040550 E.mail: [atena.italia@gmail.com](mailto:atena.italia@gmail.com)

## **Il mestiere dell'armatore non è scomparso**

Carissimo Decio, carissimi Amici,

La pur corretta analisi di Massimo Granieri è forse anche frutto dell'interessantissimo dibattito avuto al Propeller Genova la scorsa settimana.

Non vi è dubbio che il mestiere dell'armatore non è scomparso, anzi è solamente diventato più complesso, e probabilmente saranno necessari non solo "binocoli" ma anche una buona "bussola" ed un "radar" alla luce di scenari ambientali sempre più complessi e mutevoli repentinamente.

Una volta un "Grande Armatore" mi disse "solo gli stupidi non cambiano idea, ed oggi noi dobbiamo cambiarla velocemente, anzi dobbiamo pianificare per preparare le nostre reazioni". Bene, quell'armatore oggi ha più di 70 anni ma ha cambiato il suo approccio al lavoro pur continuando a fare lo stesso mestiere. Perché dovremmo rifiutare ciò che ci offre il cambiamento se ciò ci consente di lavorare meglio ? anzi a volte ciò ci è imposto se vogliamo sopravvivere.

Un ultimo punto sulle "lacrime" versate, condivido ciò che dice Massimo, però vi assicuro che a volte ho visto "lacrime di cocodrillo" da parte degli armatori, mentre vedo sempre di più "lacrime di sangue" da parte di Banche ed Investitori. Un caro abbraccio.

## Fabrizio Vettosi

### Adriatico e Ionio : monitoraggio delle criticita' del traffico navale per i servizi di trasporto merci ( EU Strategy )

Venezia. Il 9 marzo 2016 ha avuto luogo, presso la sede dell’Autorità Portuale di Venezia, un incontro tecnico sul tema del monitoraggio del traffico navale, dal titolo “The Vessel traffic monitoring in the Adriatic and Ionian basis for the Implementation of EU Strategy (EUSAIR)”. L’evento, al quale hanno partecipato i rappresentanti delle Amministrazioni Marittime della Regione Adriatico-Ionica, è stato coordinato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, con la partnership dell’Autorità Portuale di Venezia. All’incontro ha preso parte, altresì, in qualità di osservatore, un rappresentante della DG Move (Direzione Generale della mobilità e dei trasporti) della Commissione Europea.

L’iniziativa intende promuovere l’insediamento di un Gruppo di lavoro internazionale di esperti, nell’ambito del Progetto “Easyconnecting”, per il monitoraggio dei traffici navali e per lo sviluppo di strategie condivise, che consentano di affrontare con maggiore efficacia le criticità dei servizi di trasporto merci nell’area adriatico-ionica, individuando quale Lead Partner il Comando Generale della Guardia Costiera italiana. Gli alti funzionari delle Amministrazioni slovene, croate, albanesi e montenegrine hanno affrontato con le Autorità italiane il tema della cooperazione transfrontaliera (IPA Adriatic Cross-Border Cooperation Programme) al fine di migliorare i sistemi di monitoraggio del traffico esistenti, garantendo così lo sviluppo di un trasporto sicuro e sostenibile e l’accessibilità ai paesi confinanti.

Durante il workshop, il Contrammiraglio (CP) Pietro Pellizzari, Capo del VII Reparto del Comando Generale di Roma, ha presentato una nuova proposta progettuale, candidata all’accesso ai finanziamenti europei, per risolvere le problematiche relative al monitoraggio e alla gestione dei traffici marittimi attraverso una partnership tra le Amministrazioni convenute.

## Qualcuno vuole silurare i nostri marittimi?

### L'appello del presidente nazionale del Collegio Capitani

Caro Decio, eccomi ancora qui a dissertare sul nuovo, sull’antico, e a valutare, come

sempre, ciò che scrivono i tuoi collaboratori e coloro i quali, sempre sul tuo ben conosciuto D.L.News, esprimono il loro pensiero sulla martoriata categoria dei marittimi. Ma stavolta sono un po' andato fuori dei confini naturali del tuo periodico "On Line" ed ho letto in prima pagina del giornale Vita e Mare " un articolo del Com.te Giovanni Lettich, Presidente nazionale Collegio Capitani, il quale col suo scritto " Qualcuno vuole silurare i nostri marittimi?" evidenzia le manchevolezze, i ritardi nelle procedure, la burocrazia che danneggia i nostri marittimi nei confronti di altri naviganti di altri paesi. E qui, caro Decio, si ritorna ad invocare la mancanza di un Ministero della Marina Mercantile che comunque, per natura propria, dovrebbe pianificare il tutto in difesa dei lavoratori del mare. Caro Decio, tu sai che io ho un carattere piuttosto pessimista, e questa atavica mancanza di decisionismo mi spinge ad essere sempre più negativo verso il futuro per cui mi comincia a serpeggiare un vago sospetto, forse esagerato: se il Com.te Lettich si chiede se si vogliono silurare i nostri marittimi, altri fattori potrebbero confermare questo sospetto vedi la continua anarchia della formazione professionale degli allievi per i quali le università dovrebbero attivarsi con lauree di primo livello se ciò venisse loro richiesto e l'introduzione dell'Uff.le specialista in impianti elettrici, elettronici ed automazione per la cui laurea si pensa che le Università non abbiano facoltà ad hoc. Vedi interventi degli Ing. Bisiani e Marega.Tutto ciò può portare pure a pensare ad una specie di azione ostantiva per i marittimi italiani, ufficiali compresi per favorire i marittimi stranieri. In ultimo c'è da chiedersi perché noi italiani in genere sempre " esterofili ", in questo campo non vogliamo adeguarci a ciò che fanno le altre marinerie. Sarà per il dubbio sovra espresso?

## Ugo Dodero

### Genova, 70 candeline all'Istituto di Economia Internazionale

L'Istituto di Economia internazionale festeggia i 70 anni di attività. Un convegno, primo di tre, per celebrare la ricorrenza, e una novità digitale: la rivista dell'Istituto sarà disponibile online, al portale [www.iei1946.it](http://www.iei1946.it). «In questo modo la rivista scientifica potrà essere consultata non solo da studiosi e ricercatori – spiega Massimo Giacchetta, vicepresidente della Camera di commercio di Genova – ma sarà disponibile per tutti».

“Le forze economiche e sociali per l'Europa Unita” è il titolo dell'incontro organizzato proprio da Camera di commercio di Genova, insieme al Dipartimento di Scienze Politiche dell'Università di Genova, per ricordare, in particolare, la figura di Bruno Minoletti, che contribuì a fondare l'Istituto e a dare un forte stimolo, insieme all'allora presidente dell'ente camerale Francesco Manzitti, al processo di integrazione europea: «Non solo – commenta Realino Marra, preside della Scuola di Scienze sociali dell'Università di Genova – Bruno Minoletti è stato molte cose insieme: esponente di punta del liberalismo italiano, antifascista, accademico, economista. E segretario generale della Camera di commercio di Genova dal 1945 al 1952». Proprio nell'immediato dopoguerra, la Camera di commercio ricoprì un ruolo importante nel

processo di integrazione dei Paesi europei, stimolando la partecipazione economica genovese al dibattito sulle prospettive di sviluppo internazionale ed europeo, contribuendo alle chiusure nazionalistiche. «Un'occasione, questa, per ricostruire una memoria storica che non dobbiamo cancellare – afferma Giacchetta – Soprattutto in questo momento, che vede una crisi dell'integrazione europea. Pesano le macerie di una crisi economica pesantissima, ma soprattutto le macerie di una classe dirigente che non capisce l'importanza di rafforzare l'Unione europea».

In questo contesto si inseriscono la Liguria, Genova e il suo porto «che può rappresentare la porta d'Europa, ma di un'Europa che esiste ed è unita non solo dal punto di vista della moneta unica, ma soprattutto dal punto di vista politico», sottolinea Giacchetta. ( da Liguria Business Journal direttore Odoardo Scaletti )

## Gli incontri al Propeller Club, l'Università del Mare “

### Porti, partenariato risorsa mare, le opportunità commerciali con l'Iran e il viaggio a Barcellona e Valencia

Al momento di chiudere il nostro Foglio apprendiamo da un comunicato del Propeller che Mariano Maresca si è dimesso dalla carica di Presidente del Propeller Port of Genoa. Il Consiglio Direttivo ha accettato con rammarico ma con molta comprensione la decisione di Maresca che ha presieduto il Club per oltre 30 anni ed è stato fino a due anni fa anche Presidente nazionale cedendo il timone a Umberto Masucci. In attesa di nuove elezioni il C.D. ha invitato alla presidenza Giorgia Boi, già vice presidente. Ne parleremo ancora di Mariano Maresca con cui ho collaborato per tanti anni organizzando incontri importanti in questa “ Università dello Shipping “. Non esistono oggi crisi associative finchè ci sono uomini come Mariano Maresca . ( DL )

La “Conferenza Porto” organizzata dal Comune di Genova con il supporto tecnico di Clickutilityteam si terrà giovedì 17 marzo 2016, alle ore 14,30, presso Palazzo Tursi.

Vogliate prendere nota nella Vostra Agenda l'appuntamento di mercoledì 23 Marzo 2016, serata conviviale al Nabù, con Dr. Ivano Russo, Dirigente del Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tema della serata: “IL TAVOLO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE : IL NUOVO RAPPORTO TRA ISTITUZIONI E PRIVATI RIDISEGNATO DAL DECRETO DI RIFORMA DELLA PORTUALITÀ”

Marina Tevini Segretario Generale The International Propeller Clubs e Genoa

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660

e-mail: [propellergenova@propellerclubs.it](mailto:propellergenova@propellerclubs.it) [www.propellerclubs.it](http://www.propellerclubs.it)

## La serata internazionale sull'Iran e il viaggio a Barcellona

Il 2 marzo davanti ad un folto pubblico si è tenuta al Propeller di Genova la serata “Internazionale” sull’Iran, paese affascinante, ricco di cultura e moderno. La serata è stata presieduta dal Vice Presidente Vicario, Prof. Avv. Giorgia Boi, essendo il nostro Presidente, Comm. Mariano Maresca, assente per una leggera indisposizione.

Dopo aver dato il benvenuto ai nuovi Soci, Sig. Andrea Brandaglia ed Ing. Paolo Castagna, la Prof.ssa Boi ha passato quindi la parola all’Avv Giampaolo Naronte, ideatore della serata, Consigliere del Propeller Club di Milano, che ha illustrato il tema e presentato i relatori: Cav Lav. Augusto R. Cosulich, il quale ha relazionato con breve excursus il ruolo della “F. Cosulich “ in Iran ed il loro lungo rapporto sia lavorativo che umano con gli Iraniani (si è visto anche un breve filmato della Compagnia IRISL –Islamic of Republic of Iran Shipping Line); Avv. Alessandro Bertasi, Annette Sas, che con alcune slides (a disposizione in segreteria Propeller Genoa) ha illustrato alcune importanti opportunità di investimenti in Iran; Ing. Heydari Nasab Soudeh e Ing. Mohammad Mahjoub, arrivati appositamente da Teheran per la serata. Essi hanno sottolineato come sia forte il legame Iran- Italia dal punto di vista culturale e di come l’Iran stia diventando un Paese ad alta capacità tecnologica con giovani istruiti, di larghe vedute . Hanno poi presentato la loro azienda che offre un’ampia gamma di servizi di Ingegneria (Telecomunicazioni, elettrica, strumentazione etc.) e la società di servizi che mette in collegamento le aziende iraniane con quelle estere (<http://rtp-int.com/> - <http://kermantablo.com/en/> )

Il Propeller ricorda inoltre la seconda missione all’estero, con visita ai Porti di Barcellona e Valencia (24/27 Aprile 2016) , organizzata in collaborazione con il Propeller di Barcellona. Chi volesse partecipare chiami la Segreteria per le informazioni dettagliate: 010591793 e-mail: [propellerclubs@propellerclubs.it](mailto:propellerclubs@propellerclubs.it) [www.propellerclubs.it](http://www.propellerclubs.it)

## Ingavonata e inseguita dalle “cannoniere puzzolenti”, la Fiera di Genova naviga verso Primavera, storica manifestazione in programma dal 1° al 10 aprile

Primavera 2016, 47<sup>a</sup> edizione della campionaria genovese in programma dal 1° al 10 aprile alla Fiera di Genova . Informazioni Ufficio Stampa :010.5391211-335.7 [giusi.feleppa@fiera.ge.it](mailto:giusi.feleppa@fiera.ge.it)

## Global Comfort Technology

**Milano. Dal 15 al 18 marzo Fieramilano diventa l'epicentro dell'innovazione per la Global Comfort Technology.** Questo grazie all'enorme calendario di eventi di MCE - Mostra Convegno Expocomfort 2016, alla 40esima edizione. L'edizione del quarantennale dell'evento sarà una delle più innovative. Ribadendo la centralità del tema "Global Comfort Technology", i curatori scientifici del programma hanno potuto irradiare le proposte toccando tutto ciò che oggi rappresenta lo stato dell'arte per la tecnologia. E non solo per quanto riguarda climatizzazione e riscaldamento, da sempre assi portanti dell'evento MCE 2016, ma investendo il concetto di "comfort" in senso più ampio, come confermano gli eventi dedicati agli edifici Nzeb, ai concetti di 'autosufficienza energetica', alla certificazione delle imprese 'verdi'. Da *Ingegneri.info*

## **Ocean Dream, le navi passeggeri verso l'ultimo approdo**

La *Ocean Dream*, nave da crociera costruita presso i Cantieri Navali Riuniti (ora Fincantieri) di Riva Trigoso, ha concluso la sua gloriosa carriera nel modo più doloroso, dato che si è capovolta su di un fianco ed è affondata in acque thailandesi dopo essere stata abbandonata, più di un anno fa, da equipaggio ed armatore. Il destino delle navi da avviare alla demolizione, di questi tempi non è quasi mai glorioso, dato che di solito vengono portate lungo le spiagge del Pakistan o dell'India per essere demolite, con grave problema di inquinamento delle acque a causa della perdita di idrocarburi provenienti dalla sala macchine.

Nel caso della *Ocean Dream*, i demolitori hanno valutato non conveniente acquistare il vecchio scafo, che è rimasto a marcire a circa un miglio nautico della diga foranea del porto di Laem Chabang, città portuale che è diventata importante dopo la metà degli anni '80 del '900, ed è stata scelta per decongestionare la capitale thailandese Bangkok, che si trova poco più a nord. **Nota di Stefano Briata**

**COMMENTO** *Nel 2013 uscì il libro Uomini neri dello scrittore Guido Barbazza che prese lo spunto dalla nave passeggeri della Princess Cruises , la Love Boat della serie televisiva , che subì in quegli anni un completo refitting nel porto di Genova. La fertile immaginazione di Barbazza ambientò la trama del romanzo su una nave simile , sequestrata in Oceano Indiano dai pirati e naufragata con pochi superstiti in quelle tormentate acque. Uomini neri sono i " macchinisti " che riescono a trovare la via della salvezza attraverso straordinarie prodezze . La storia dell'Ocean Dream ricorda che ogni giorno parecchie navi affondano per incidenti o mare cattivo (o scompaiono- missing ) o vengono demolite, in certi posti in modo molto sconcio. Le navi passeggeri poi sono quelle che fanno più male, ricordate la Cristoforo Colombo e la Eugenio C. ? E' un aspetto sconosciuto ai turisti e agli ospiti delle meganavi da crociera, e insieme alle navi che affondano purtroppo ci sono anche vite umane. ( DL )*

## **RIFLESSIONI IN CONTROPLANCIA**

**La laicità di Papa Francesco e il diritto alla ricerca della trascendenza**

Caro Decio, dal Corriere di ieri che allego in stralcio ho rilevato quanto dice il Papa sulla laicità. Non ti sembra di risentire il Cardinale Martini? O meglio il *pecca fortiter sed crede fortius* di Martin Lutero con i debiti commenti agostiniani? Certo da un gesuita c'era da aspettarsi "un'apertura" accogliente verso un'umanità così peccatrice ma anche in attesa del perdono e della misericordia. E' splendido, non credi?

Cari saluti

## Giovanni Pietro Castagnino

Dal Corriere della Sera 3 marzo pag. 25 : ...” L'espressione di Francesco, riferita all'Europa, ( *l'invasione araba è un fatto sociale* ) compare in un colloquio riportato dal settimanale francese La Vie, sulla base dell'incontro che il Papa ha avuto martedì con i “ Poissons roses “, movimento politico di ispirazione cristiana vicino al partito socialista... Nel colloquio su La Vie, il Papa osserva : “ *Talvolta mi domando dove si possano trovare uno Schumann, un Adenauer, questi grandi fondatori dell'Europa moderna*”. Il Vecchio Continente deve ritrovare le sue radici. “ *Dimenticando la propria storia, l'Europa si indebolisce . E rischia di diventare un luogo vuoto*”. Il Papa prosegue, interessanti le considerazioni sulla laicità. “ *La Francia deve diventare uno Stato più laico, esclama, Una critica che faccio alla Francia è che la laicità risulta talvolta troppo dalla filosofia dei Lumi, per la quale le religioni erano una sottocultura. La Francia non è ancora riuscita a superare questa eredità*”. Una “*laicità sana*” comprende “ *un'apertura a tutte le forme di trascendenza, secondo le differenti tradizioni religiose e filosofiche*”, conclude: “*La ricerca della trascendenza non è solo un fatto, ma un diritto* “.

COMMENTO Provo a fare qualche considerazione. La caratteristica di questo Papa è quella di spiazzare chi cerca di approfondire il significato delle sue parole. Vi ricordate “ Chi sono io per giudicare ? “ Risuona sempre questa domanda e non si sa come interpretarla. L'anima e gli studi del gesuita emergono spesso nelle sue affermazioni. La laicità e la trascendenza provenienti dalla Francia affondano le radici nelle lotte di religione di questo Paese e della Rivoluzione insieme a quel grande movimento che è stato l'Illuminismo, ma questo percorso non si può racchiudere in un foglio . Mi richiamo ad alcuni appunti che ho sotto mano . “ *Oggi , in nome dell'irenismo e della tolleranza , pare vadano sbiadendosi i confini tra l'ortodossia e l'eterodossia. E dal momento che nessuna asserzione è più condannabile, è straordinariamente difficile diventare eretici... Annullare i peccati contro la fede, vuol dire annullare anche la fede*” ( Card. Biffi , 2005 ). Il grande Gilbert Keith Chesterton sostiene che l'ortodossia è la sola nostra garanzia di salvezza ... Le eresie per Chesterton “sembrano persino corrispondere alla verità , e talvolta sono vere nel senso limitato in cui una verità non è la Verità... L'eresia è quella verità che trascura tutte le altre verità” . Per capire il nostro Papa Francesco aggiungerei il concetto che Chesterton dà della Chiesa cattolica ( da lui ritenuta il solo baluardo rimasto a difesa dell'uomo autentico, dell'uomo comune, dell'uomo “ normale “) : “ La Chiesa ... è il luogo dove tutte le verità si danno

appuntamento". Ricorro ancora a Vittorio G. Rossi, uno dei più acuti e colti pensatori del Novecento a proposito di scienza e fede. *"... La scienza moderna non ha distrutto affatto la fede , al contrario ha allargato i confini del mistero. Non si può dimostrare l'esistenza di Dio con gli esperimenti , ma nemmeno sperimentalmente negarla . Anche Voltaire ha indirizzato una preghiera a Dio, Dio di tutti gli esseri , di tutti i mondi e di tutti i tempi per supplicarlo di sentirci tutti fratelli. Se la religione è fondata sul mistero, anche la scienza è fondata sul mistero"*.

Il dottor Castagnino ci ha portato "apparentemente" fuori rotta con il nostro Foglio, in realtà ci fa riflettere. Siamo su un terreno di dialettica laica, che non esclude, anzi, un focus sulla religione, ma la discussione sulla laicità di queste riflessioni potrebbe

durare mesi o anni. Chiediamo ai nostri lettori un loro commento, sappiamo che tra questi ci sono molti autorevoli pensatori. ( DL )

## IL NOSTRO CENACOLO O CLUB CHE CONDIVIDE TRA I LETTORI L'AMICIZIA VERA

Cari amici, legati da una comune e forte amicizia,

Vi invio l'allegato appunto della conferenza che si è svolta a Grado presso il Comune. Nella speranza di fornire a Decio un paragrafo per il suo prezioso ed interessantissimo "foglio telematico" (così mi piace ancora chiamarlo) e che, ormai, rappresenta per me un club tra appassionati dello shipping , della storiografia e del mare in generale, auspico che fornisca in anteprima all'amico Virgilio, una serena quanto "modesta" lettura, rispetto ai Suoi più pregnanti articoli che tanto mi hanno coinvolto. Lasciatemi l'amarezza di dire, nel contesto di quanto in allegato, di come il Congresso U.S.A. metta in bilancio fior di capitoli di spesa per riportare i suoi "ragazzi" vivi o morti sul suolo patrio, e noi, invece, siamo la barzelletta del mondo , nelle mani di politici inetti, incapaci di riportare due marò in Italia.

Vi abbraccio con affetto

Sante Tani

## Gli U.S.A riportano a casa i loro eroi.

Si è svolta nel mese di marzo, presso la Sala Comunale di Grado , la conferenza stampa tenuta dalle autorità americane del Defense POW/MIA Accounting Agency , relativa alla conclusione della missione USA in relazione al recupero dei resti umani della seconda guerra mondiale nell'area di mare antistante il Comune di Grado.

Nelle ultime fasi della seconda guerra mondiale infatti, nel corso di una delle molte missioni sui cieli del Friuli e Venezia Giulia, un Consolidated B-24 Liberator del 449° Gruppo del 47° Bomb Wing della 15^ Forza aerea USA, basato con i suoi quattro Squadron (l'equivalente della nostra Squadriglia) 716° - 717° - 718° e 719° sulla base di Grottaglie in Puglia, venne abbattuto dall'Aeronautica Nazionale Repubblicana e cadde nella laguna di Grado.

Nei cieli sovrastanti quest'area fu combattuta una delle battaglie aeree più violente che portò all'abbattimento di cinque bombardieri alleati, tre caccia italiani e una quarantina di Messerschmitt tedeschi - tutti precipitati in mare o nell'entroterra .

Il B24 non era un mezzo particolarmente amato dagli equipaggi di volo in quanto, sebbene avesse caratteristiche più performanti del suo predecessore , il B 17, non aveva le doti di robustezza di quest'ultimo che, sebbene colpito in parti vitali, riusciva spesso a tornare alla base. Ciò era dovuto alla evoluzione dei materiali del B 24 che avevano avanzate caratteristiche strutturali (soprattutto dell'ala, progettata con profili laminari ed elevate caratteristiche aerodinamiche) ma che si traducevano in una debolezza intrinseca della struttura.

Dopo oltre tre mesi di immersioni i subacquei americani imbarcati sulla nave appoggio della VI Flotta "Grasp " hanno rinvenuto i resti umani dell'equipaggio disperso con la collaborazione della Protezione Civile, della Capitaneria di Porto e delle forze di polizia operanti a mare.

Di fatto le identificazioni dei resti umani saranno ancora lunghe e complesse poiché solo le analisi di laboratorio riusciranno a dare le esatte identità ed appartenenza dei resti rinvenuti dopo circa settanta anni di permanenza nelle acque lagunose di Grado, senza contare, inoltre , come le attività di pesca ed il turismo subacqueo, abbiano distrutto ed impoverito questo sito considerato un "cold case " dalle autorità americane. Anche il recupero di dotazioni individuali e personali saranno attribuiti ai singoli grazie al confronto del dna già prelevato oltreoceano dai parenti delle stesse vittime.

Una volta terminata l'identificazione, i parenti potranno decidere se effettuare una cerimonia di stato presso uno dei cimiteri di guerra statunitensi ovvero propendere per una cerimonia di tipo privato.

Durante la conferenza, le autorità U.S.A. hanno ringraziato quelle italiane ,civili e militari, per il supporto dato, in termini di mezzi e uomini, alla complessa attività svolta, sottolineando come il non dimenticare i resti terreni di persone che si sono immolate per il loro paese non potrà non far dimenticare gli uomini che si sono prodigati nel far rimanere vivo questo ricordo.

La Defense POW/MIA Accounting Agency è un organismo che si occupa di rintracciare tutti i militari americani dichiarati dispersi nelle guerre o prigionieri mai rientrati per poi restituirne i resti alle famiglie e ,nel contempo, rivisitare in chiave moderna, le cause della morte stessa.

L'operazione in questione riguarda i dispersi in guerra della seconda guerra mondiale che portò alla morte più di 400.000 americani di cui 79.000 la fine è sconosciuta.

Questo numero comprende sconosciuti che si sono resi protagonisti di atti di eroismo, dispersi durante le missioni o mori in mare. Sono circa 1500 i dispersi americani sul territorio italiano e, 16000, complessivamente, nel resto d'Europa.

## Sante Tani

## I GRANDI NAVIGATORI DI OGNI TEMPO

William Baffin – Navigatore Inglese

William Baffin è stato un navigatore inglese, nato a Londra nel 1584 e morto a Qeshm – Golfo Persico – nel gennaio 1622. Di origini umili riuscì ad affrancarsi dalla sua condizione con tenacia e perseveranza. Si iniziò a parlare di lui nel 1612 in quanto faceva parte di una spedizione agli ordini del Cap. James Hall, spedizione che ricercava il “Passaggio a Nord-Ovest”. Nel corso di scontri con i nativi della costa occidentale della Groenlandia il Cap. Hall rimase ucciso e Baffin navigò per due anni in zona sulle baleniere. Nel 1615 si era costituita la Società per la scoperta del passaggio a nord-ovest e Baffin, in qualità di pilota della piccola nave Discovery, accompagnò il cap. Robert Bylot esaminando attentamente lo stretto di Hudson. Le osservazioni astronomiche e delle maree compiute con precisione da Baffin in questo viaggio furono confermate da Sir Edward Parry che se ne valse quando nel 1821 – due secoli più tardi – attraversò questi mari. L'anno seguente Baffin navigò ancora come pilota della Discovery e, dopo aver oltrepassato lo stretto di Davis scoprì la baia a nord - a lui successivamente dedicata- ed anche una serie di stretti chiamati da Baffin coi nomi di chi aveva organizzato e finanziato i suoi viaggi: Lancaster, Smith e Jones Sounds. In questo viaggio si spinse più a nord del suo predecessore John Davis. Per 236 anni rimase il punto più a nord toccato – Lat. 77 gradi 45 primi nord- in questi mari. Parevano oramai finite le speranze di scoprire un passaggio verso le Indie per cui le scoperte di Baffin vennero messe in dubbio sino a che il Cap.Ross le riscoprì. In epoca successiva Baffin entrò a far parte della Compagnia Inglese delle Indie Orientali, con le cui navi, tra il 1617 e il 1619, fece un viaggio a Surat – India britannica. Al ritorno in patria la Compagnia delle Indie lo premiò con un riconoscimento speciale per varie preziose indagini sul Mar Rosso e nel Golfo Persico. Navigò nuovamente verso est nel 1620. Morì il 23 gennaio 1622 per le ferite riportate a

Qeshm nell'attacco anglo-persiano contro Ormus. William Baffin è ricordato per le sue osservazioni scientifiche e magnetiche, tra cui la determinazione della longitudine in mare osservando la distanza lunare. Scoperta che ebbe l'onore di essere raccolta e registrata per i posteri.

( ricerche a cura di Ugo Dodero )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### COME LE ONDE DEL GRAN MARE...

di Eduardo Firpo. ( Genova 1889 - 1957) (versione in italiano)

"Un'ondetta che correva/ tutta allegra e un po' sventata/ con premura verso riva/ per andare a coricarsi/ non si accorge, la sciocchina/ che in un punto c'è subbuglio:/ nella smania di arrivare/ proprio là si va a infilare.// E' uno scoglio, vi si infrange/ ed immantinente piange// Tutti i suoi cristalli fini, / le sue perle, i gingillini, / le collane, gli orecchini/ i diademi, i braccialetti, / le sue frange, i suoi pizzetti, / rotolando se ne vanno, / e si disfanno/ sopra i flutti smeraldini...//Dopo ancora un'onda giunge / ed ancora un'altra e ancora:/ tutte incontran ugual dimora...// Così va l'umana gente/ come l'onde in mezzo al mare, tutti andiamo a finir là/ ma il motivo non si sa."

F I N E