

08 DL NEWS 2020 VOL XIV

DL NEWS 26 aprile 2020

Foglio telematico di cultura e di mare

LUSSINO, la più bella rivista dell'Adriatico, edita a Trieste
dalla Comunità di Lussinpiccolo, diretta da Licia
Giadrossi-GloriaTamaro, aprile 2020.

Anna Bartiromo è scesa dalla nostra carretta telematica

Anna Bartiromo è scesa dalla nostra carretta telematica, pubblichiamo due lettere significative di cari amici e l'articolo che le avevamo dedicato quando alla fine dell'estate 2019 uscì il suo ultimo libro "Anemoni d'avorio, raccolta di poesie datate tra le più belle e molte nuove piene di mare, fiori e tanto amore per la terra fatta di una umanità forte e leale come sono stati per lei i naviganti e gli uomini di cultura. Anna aveva 72 anni, una voglia di combattere, di scrivere, era laureata in lingue e letteratura inglese, aveva insegnato tutta la vita nelle scuole superiori.

Decine i suoi libri, partendo dall'infanzia cui era molto legata, narrativa di mare e di bordo, giornalista pubblicista collaborava con varie riviste, aveva ricevuto molti premi.

Ma per noi che ci conoscevamo da troppi anni è stata una indefettibile amica. Che dire ancora Anna, ritorna al tuo "Viaggio fantastico fra i pianeti del sogno, forse dopo Il piccolo principe di Saint Exupery merita un universale riconoscimento.

La testimonianza di due carissimi amici

Carissimo professore, sono a darle una triste notizia: è venuta a mancare la professoressa Anna Bartiromo. (23 aprile).
Amico del marito comandante Giuseppe Angelo COPPOLA di cui sono stato segretario al tempo della CAMI -
Confederazione Associazioni Marinare Italiane mentre lui fu mio preziosissimo consigliere al tempo dell' APCM -
Associazione Professionale Capitani Marittimi, conoscevo Anna dall'età di tredici anni
Nell'ultimo mese ci siamo sentiti spesso, discutemmo dell'ultimo suo "pezzo" proprio sul corona virus da lei pubblicato e poi parlammo dei suoi dolorialla schiena.
Cercai di farle coraggio....era fiduciosa.
Il ricovero al Pascale, le nostre telefonate....la triste realtà: il male che aveva energicamente combattuto alcuni anni orsono era ricomparso.... era già metastasi.
Abitava a due pianerottoli dal mio, nello stesso stabile.
A.....Dio Anna riposa in pace.
Cordiali saluti
Vincenzo Astarita

Pochi minuti fa Agostino Aversa mi ha detto di Anna Bartiromo

So che lo sai, sono costernato. Ho rivisto il suo intervento sul corona virus che fa pensare.

Mi unisco al cordoglio con una preghiera in un momento triste,

Silvestro Sannino

Anna Bartiromo , una donna di mare e di lettere

Anna cara i tuoi “anemoni d’avorio” li cerco e forse li ho dentro il cuore, un cuore stanco, ma i riconoscimenti per te fioccano là dove vengono premiati coloro che si sono dedicati alla cultura, da sempre ,da quando 40 anni fa ci siamo conosciuti.

Anna tu non scherzi affatto, i tuoi interlocutori sono i sommi poeti come il tuo carteggio, un libretto profondo che venne stampato nel maggio 2006 e che ripropone l’analisi dell’epistolario Leopardi-Ranieri ; 39 lettere , vale la pena di scrivere tanto ?

Piano di Sorrento ti è grata, sono sicuro, ora insieme facciamo una preghiera laica o religiosa che sia, a una certa età ti viene qualcosa, il corpo scoppia. Forse anche ai giovani a Milano, così mi dicono, ma nessuno ha una mistica delle espressioni del mare che significa fantasia , non solo problemi per la gente che naviga , tu che sei stata moglie e madre di naviganti.

Il viaggio fantastico fra i pianeti del sogno del 2013 è un piccolo principe visto in una luce di ricerca della verità che hai fatto nella galassia, come i tuoi studi autobiografici tradotti in un celebre libro del 2015 intitolato Quando l'abisso è il tuo corpo, la malattia, un percorso insidioso, autobiografico, ma come tutti gli scritti e gli articoli di Anna pieni di intensa partecipazione umana.

Questo è solo un primo articolo di vaticinio, Anna cara. Ma noi ti ricorderemo spesso nel nostro cammino o rotta che volete e ti stringeremo forte al nostro cuore su un ideale ponte di comando.

DL

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

Coronavirus e complottismo

La Natura si ribella

Corona virus : tempo di morte e di terrore; tempo di reclusione; tempo per scoprire disordine, anarchia, confusione, disorganizzazione, disinformazione, inopportuna lotta politica ad

oltranza, tempo di riflessione, bilanci, progetti per un futuro diverso dal presente. Diverso perché, pur essendo ancora nel pieno della pandemia, siamo tutti convinti che nulla sarà più come prima. Come potremmo pensare diversamente, alla luce di questa tragedia universale che sta sconvolgendo le nostre vite mostrandoci tutta la nostra nullità e la nostra impotenza, nonostante l'imperversare dei tanti "saputoni" ?

Il progresso scientifico e tecnologico ci credeva onnipotenti

Eppure, stavamo vivendo un momento storico di euforia globale grazie alle nostre conquiste col progresso scientifico e tecnologico. Euforia dovuta alla percezione di una acquisita onnipotenza e autosufficienza, al punto di inserire nella prospettiva dell'umanità in cammino, l'obiettivo di vincere finanche la morte, in un prossimo futuro...e di fare a meno di ...Dio...

Ma è bastata la pandemia per richiamarci ad una realtà ben lungi dallo stato di onnipotenza e di presunzione in cui ci cullavamo. Pensavamo anche di aver esorcizzato i "timori" per gli sconvolgimenti della natura applicandoci a teorie

negazioniste e consolatorie. Si è parlato finanche che ciò che ci sta accadendo sia frutto di un non meglio precisato “complotto”.

Questo “ complotto “ da dove viene e dove va

Il termine complotto sta ad indicare l'accordo tra due o più soggetti per nuocere, a vario titolo (invidia, ambizione e conquista di potere, vendetta, riscatto dalla tirannia, reazione a malgoverno, soprusi ecc), uno o più soggetti, società, popoli, nazioni ecc,

Riflettendo su questa ipotesi, non ritenuta da tutti alquanto “peregrina”, mi viene alla mente una intuizione che, se viene percepita nel corso di un esame di coscienza collettivo e individuale, ci fa scoprire una terribile verità. La forzata reclusione ci dà l'opportunità, nell'ambito delle tante riflessioni, di spiegare la pandemia

“semplicemente” come una “reazione” della natura che, stanca, avvilita e maltrattata dagli esseri umani, ci sta dando vari segnali di “insofferenza”. Segnali di una azione coordinata (complotto) di tutte le forze di cui la natura dispone, per “farci abbassare la cresta” e cessare ogni eccesso prima che sia troppo tardi...Non si tratterebbe di un accordo tra esseri umani, come spiegato nei

dizionari, ma di un accordo tra tutte le forze della natura che insiste, con vari segnali e ammonimenti, riuscendo ancora ad essere "benigna e pia", nonostante tutto... Mi viene in mente il Leopardi che, al contrario, accusava la natura di essere "matrigna e ria" e che nel "Dialogo della natura e di un islandese" chiedeva alla natura il senso del suo "operare contro i viventi". E la natura asserisce di essere al di là del bene e del male e di operare seguendo un ciclo di conservazione ben al di sopra delle vite.

I delfini di Procida

Ma ecco che mi giungono alcune notizie. Da Procida, figlie e nipotine mi comunicano che, nelle acque del Canale, ormai libere da aliscafi, traghetti, e quant'altro, sono riapparsi, numerosi e allegri, i delfini, mentre, dal lato opposto, dalla Punta di Mezzogiorno, hanno intravisto lo "sbuffo" di qualche capodoglio !...

Da Giovinazzo (Bari), il 6 aprile, il simpatico Mino Ciocia ha pubblicato quanto segue:: « Le vie delle città sono deserte e la natura, ai tempi della quarantena, pare voglia riappropriarsi degli spazi a lei sottratti. Le acque diventano più limpide, il

cielo più terso, sempre più animali selvatici, lepri, cerbiatti, si aggirano tra i palazzi. Qualche gatto diventa padrone della strada”.

Tutto questo ha indotto Alberto Lupini, giornalista e direttore de «L'Italia a tavola» a una riflessione, pubblicata sulla sua testata giornalistica, e che qui vogliamo riportare e che prende spunto dal

«Dialogo della natura e di un islandese» di Giacomo Leopardi ».

E' troppo bella e significativa per tenerla solo per me. Dovete leggerla tutti.

Leggete qua:

“Ci siamo addormentati in un mondo, e ci siamo svegliati in un altro.

Improvvisamente Disney è fuori dalla magia,

Parigi non è più romantica,

New York non si alza più in piedi,

il muro cinese non è più una fortezza,

e la Mecca è vuota”.

Abbracci e baci diventano improvvisamente armi, e non visitare genitori e amici diventa un atto d'amore.

Improvvisamente ti rendi conto che il potere, la bellezza e il denaro non hanno valore e non riescono a prenderti l'ossigeno per cui stai combattendo.

Il mondo continua la sua vita ed è bellissimo. Mette solo gli esseri umani in gabbie. Penso che ci stia inviando un messaggio: "Non sei necessario. L'aria, la terra, l'acqua e il cielo senza di te stanno bene.

Quando tornate, ricordate che siete miei ospiti. Non i miei padroni”.

Rispetto delle persone e solidarietà

Io spero, tuttavia, che questa pandemia, oltre a farci riflettere sui nostri limiti, possa, allo stesso tempo, orientare le nostre menti e ritrovare prospettive di eternità e di trascendenza che non sono fatue e fragili come la nostra presunzione. Intanto ci sta insegnando cosa è il rispetto delle persone e la solidarietà universale. Ha riscritto, per chi crede e per chi non crede, la scala dei valori, ha evidenziato il superfluo facendoci riscoprire l'essenzialità.

Circolano, in questi giorni, non solo pensieri profondi ma anche battute ironiche che comunque

evidenziano alcune verità e la constatazione di una ineluttabilità di fronte ai ricorrenti mali che affliggono l'umanità. Basta guardare a ritroso nella storia e guardare, poi, ad un “lontano” futuro che, tuttavia, ci piace immaginare apparentemente diverso ma solo nella consapevolezza che è un futuro in cui non ci saremo più...

Leggete :

1720 Peste

1820 Colera

1920 Spagnola

2020 Corona virus.

Nel 2120 non mi “fottono”, non mi faccio trovare....

Ho detto tutto.

Tobia Costagliola

STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA

di Francesco Pittaluga

“ EMERGENZE DI OGGI, EMERGENZE
DI IERI

DISARMI, DISMISSIONI E DESTINI IN TEMPO DI PACE E DI GUERRA “

*Per questo nuovo capitolo della “Storia della
Marineria Passeggeri Italiana” avevo già pronto un
altro soggetto: la contingente emergenza sanitaria
ed economica che stiamo vivendo mi ha però
riportato ai famosi corsi e ricorsi storici di vichiana
memoria facendomi riflettere sulla attuale
situazione in cui si trovano le odierne compagnie di
navigazione che è per certi versi, fatte le debite
differenze, assimilabile a quanto accaduto alla
flotta passeggeri e commerciale in generale allo
scoppio del secondo conflitto mondiale.*

*Se oggi infatti stiamo assistendo al disarmo di circa
duecento navi da crociera grandi e piccole e ad un
numero cospicuo di traghetti che sono stati fermati
dal Mediterraneo al Nord Europa alle coste
atlantiche e pacifiche del Continente*

*Nordamericano, ai mari orientali eccetera, per
quanto riguarda l'Italia la stessa cosa capitò nei
giorni e nelle settimane immediatamente
precedenti alla fatidica data del 10 giugno 1940,
giorno dell'entrata in guerra del nostro Paese.*

Coinvolto tutto il settore crocieristico e passeggeri I problemi logistici di ormeggio

L'emergenza attuale coinvolge tutto il settore crocieristico mondiale e, nello specifico nostro, le navi della "Costa Crociere" in parte ferme nei porti nazionali, in alcuni dell'area caraibica e nel settore dell'Estremo Oriente unitamente a quelle della "MSC Crociere" che, seppur battenti bandiera di comodo, possono essere considerate navi italiane data l'origine del gruppo armatoriale cui fanno capo ed il profilo commerciale e di marketing che ne consegue. Nel campo dei "Ferries" abbiamo "GNV", "Grimaldi", "Tirrenia-Moby Lines", "TTT Lines", "Caronte&Tourist" con la consociata "Siremar", "SNAV", "MedMar" e altre minori che hanno ridotto o in alcuni casi sospeso del tutto i propri servizi di cabotaggio.

Ciò ha comportato innumerevoli problemi logistici che sono andati dal reperimento di spazi idonei ove ormeggiare i tanti giganti del mare bloccati da questa emergenza, al rientro nelle proprie residenze di passeggeri ed equipaggi, al mettere in pratica idonee strategie d'azione onde mantenere efficienti le varie unità in previsione di una

auspicata ed imminente ripresa dell'attività. Alcuni di queste problematiche sono state risolte felicemente, altre un pò meno e qualcuna è ancora oggetto di studio: resta il fatto che l'impatto economico di questa crisi inaspettata è e sarà grandissimo se non addirittura devastante e sarà oggetto di attenzione da parte degli operatori del settore cercare le migliori soluzioni il giorno in cui le operazioni potranno tornare alla normalità.

La situazione all'inizio 2^a guerra mondiale

Facendo un passo indietro di ottant'anni più o meno esatti, non è azzardato dire che una situazione analoga si profilò quando il secondo conflitto mondiale divenne una realtà anche per il nostro Paese: certo, gli esiti furono allora più drammatici di quelli che si spera dovremo aspettarci oggi, ma il disarmo improvviso e inatteso di tante unità, sia nei porti nazionali che in quelli esteri, fornisce analogie e coincidenze che la ricostruzione storica può a distanza di tempo evidenziare e confermare. Pare che la dichiarazione di guerra comunicata il 10 giugno 1940 a Francia e Inghilterra non avesse tenuto conto del fatto che tanta parte del naviglio

nazionale si trovasse in quel momento in lontani porti stranieri o comunque in navigazione e impossibilitato a raggiungere gli scali nazionali se non esponendosi da un giorno all'altro agli ovvi pericoli che il passaggio repentino da uno stato di neutralità a quello di belligeranza attiva portava con sé.

Per quanto riguarda la flotta passeggeri italiana, all'epoca la maggior parte delle navi faceva capo ai vari organismi statali del gruppo "Finmare" con poche eccezioni fra cui ricordiamo la "Villain&Fassio" di Genova che eserciva la piccola "Franca Fassio" in servizio per Barcellona e la cui attività è già stata a suo tempo oggetto delle nostre ricerche.

Prima di esaminare le vicende delle singole compagnie, si deve puntualizzare che allo scoppio delle ostilità, in un'epoca in cui il trasporto aereo stava timidamente affacciandosi alla ribalta e il grosso dei traffici era affidato alle navi, tutte le linee marittime subirono una notevole riduzione: sospesi i servizi fuori del Mediterraneo, rimasero in funzione solo alcune linee di cabotaggio costiero e per le Isole, gestite in massima parte da "Tirrenia": dalle oltre 130 linee precedentemente in esercizio, ne rimasero attive solo 40, alcune più

di nome che di fatto e che, col procedere e l'acuirsi degli eventi bellici, andranno ulteriormente a diminuire.

Le nostre 212 navi rimaste fuori dagli stretti Episodi e drammi in mare

Per quanto riguarda le unità sorprese dall'inizio del conflitto in acque straniere, forse si sottovalutò l'importanza di favorirne un pronto rientro nell'errata convinzione che la guerra avrebbe avuto una breve durata: tale macroscopico errore fece sì che ben 212 unità superiori alle 1000 t.s.l. si trovassero dall'oggi al domani in acque nemiche. La situazione nella sua globalità era la seguente: 33 navi in Africa Orientale Italiana; 11 nel Nord Europa; 35 nei possedimenti d'oltremare spagnoli o portoghesi; 26 nei porti statunitensi; 14 in America centrale; 44 in Sud America fra Colombia, Venezuela, Brasile, Uruguay e Argentina; 13 in Oriente; 33 in porti inglesi e 3 in quelli francesi. Le società più colpite da questa situazione furono "Italia" e "Lloyd Triestino" mentre "Adriatica" e "Tirrenia", che pagheranno comunque il loro salato contributo nel corso degli

eventi bellici seguenti, lo furono inizialmente in modo più limitato.

La società “Italia” non poté più gestire dall’oggi al domani 16 navi, e ben 37 furono quelle che il “Lloyd Triestino” dovette lasciare al proprio destino.

Fra le unità più prestigiose ricordiamo per la prima il “Conte Grande” che, fermo a Santos in Brasile fin dal 7 giugno 1940, verrà poi confiscato dal governo brasiliano nell’agosto del 1941 e venduto da questo agli USA l’anno successivo.

Adibito a trasporto truppe, verrà restituito all’Italia nel 1947 e, come abbiamo ricordato nel capitolo dedicato, contribuirà alla rinascita della nostra marineria passeggeri nel secondo dopoguerra. Poi “Principessa Maria” che, bloccata a Buenos Aires, sarà venduta in Argentina e si perderà per incendio al largo di Acapulco il 18 agosto 1944 come abbiamo già avuto modo di ricordare a suo tempo. Oltre a queste le navi miste “Leme”, “Belvedere” ed i piroscafi da carico “Alberta”, “Teresa”, “Clara”, “Cellina”, “Fella”, “Arsa”, “Aussa”, “Recca”, “Sangro”, “Ida”, “Lucia” e “Atlanta”, tutti o quasi internati nei porti atlantici di America o Africa e che, escluse pochissime eccezioni, si perderanno per cause

varie durante il conflitto. C'è da sottolineare che solo una minima parte degli equipaggi di queste unità riuscirà a rientrare fortunatamente in Italia perchè al contrario tanti di loro finiranno internati come prigionieri di guerra e potranno riabbracciare le proprie famiglie solo alla fine delle ostilità.

Ancora peggiore la situazione per il “Lloyd Triestino”, con il “Conte Biancamano” che, noleggiato temporaneamente alla Società “Italia” per sostituire l’ “Orazio” andato a fuoco al largo di Tolone il 21 gennaio 1940, viene bloccato all’ingresso del Canale di Panama e, requisito in seguito dagli americani, seguirà durante il conflitto e nel dopoguerra la stessa sorte del quasi gemello “Conte Grande”. Con lui “Conte Verde” bloccato a Shanghai e passato poi ai Giapponesi per finire bombardato dagli americani nel Pacifico; “Colombo” bloccato in Eritrea e autoaffondato a Massaua l’8 aprile 1941 dove il “Nazario Sauro” l’aveva preceduto in ciò due giorni prima; “Leonardo Da Vinci” catturato dagli inglesi a Chisimaio in Somalia e adibito poi da loro a trasporto truppe e nave ospedale fino al 1954 e mai restituito e “Giuseppe Mazzini” che verrà affondato da aerosiluranti inglesi nel Mar Rosso

presso le Isole Dahlac assieme a “Urania”. Oltre a questi le navi miste “Volpi”, “Remo”, “Romolo”, “Moncalieri”, “Esquilino”, “Carignano”, “Cortellazzo”. “Himalaya”, “Fusijama”, “Tripolitania” e le navi da carico fra cui ricordiamo “Sistiana”, “Umbria”, “Timavo”, “Carso”, “Isonzo” solo per citarne alcune, quasi tutte fermate nei tanti porti orientali e africani frequentati abitualmente dalla compagnia. Inutile sottolineare che, eccezion fatta per “Conte Biancamano”, nessuna di queste unità farà ritorno in Italia ma si perderà per cause varie nel turbine della guerra.

Come abbiamo già accennato, meno interessate da questi accadimenti le flotte di “Adriatica” e “Tirrenia”. La prima vedrà il suo “Rodi” fermato proprio il 10 giugno 1940 dagli inglesi mentre era sotto carico a Malta: ribattezzato da questi “Empire Patrol” verrà impiegato nel Mediterraneo e finirà distrutto da un incendio al largo di Porto Said nell’ottobre del 1943. Sorte migliore avrà il “Gerusalemme” che, internato a Lourenço Marques in Mozambico mentre era a noleggio per il “Lloyd Triestino”, verrà anch’esso requisito dagli inglesi per essere riconsegnato alla “Adriatica” nel 1947 e costituire con altre poche

unità sopravvissute al conflitto il primo nucleo di quella che sarà la nostra flotta mercantile del secondo Novecento.

Il Foscolo e la sua storia

L'alto prezzo dell'armamento rimasto senza flotta

Alla dichiarazione di guerra la “Tirrenia” non aveva navi bloccate oltre gli Stretti anche se durante la neutralità aveva perso il “Foscolo” affondato da aerei tedeschi nella Manica il 14 maggio 1940: le vicende di questa nave e del suo equipaggio sono state puntualmente raccolte in un volume edito a suo tempo proprio dal Direttore di queste NEWS e dai suoi collaboratori fra cui si annoverano firme prestigiose quali Luigi Barzini e altri e a cui va il mio grazie sentito per avere perpetuato il ricordo di questa vicenda.

Vi furono poi altre unità dell'armamento libero e privato sorprese all'inizio del conflitto in acque straniere: quasi tutte verranno requisite a suo tempo dai tedeschi o, ove possibile e constatata l'impossibilità di riuscire a farle rientrare nei porti nazionali, vendute dai propri armatori a società appartenenti alle nazioni in cui si trovavano internate.

Sorte migliore non verrà riservata, poi, alle tante unità disarmate nei porti nazionali all'inizio delle ostilità: partendo dal presupposto che, come abbiamo già avuto occasione di ricordare in uno degli scorsi capitoli di questa rassegna, l'Italia entrava in guerra con una flotta di navi mercantili che contava circa 1200 unità per complessivi quattro milioni di tonnellate di stazza lorda e ne sarebbe uscita con sole 56 per poco più di 190.000 t.s.l., ciò può rendere l'idea della falcidie di uomini e mezzi che la devastazione bellica arrecò alla nazione anche in campo marittimo. A cominciare dai grandi e prestigiosi transatlantici di "Italia" e "Lloyd Triestino" sui quali siamo già intervenuti a suo tempo e che mi limiterò a ricordare cominciando da "Rex" e "Conte di Savoia" per giungere a "Conte Rosso", "Neptunia", "Oceania", "Esperia", "Victoria" e via dicendo: tutte si perderanno per siluramento o bombardamento e le sole fortunate che rivedremo attive nel dopoguerra saranno "Vulcania", "Saturnia" e gli appena ricordati "Conte Grande" e "Biuncamano". Fra le unità perdute ricordiamo poi "Caio Duilio", "Giulio Cesare", la nuovissima "Sabaudia" e poi "Gange", "Gradisca", "Po", "Helouan" e tante altre, quasi tutte trasformate in

trasporto truppe o navi ospedale e affondate nei convogli da e per la Libia o su altri fronti di guerra sul mare o bombardate nei vari porti nazionali o sabotate dai tedeschi in ritirata.

Solo la “Principessa Giovanna” e poche altre si salveranno e quest’ultima, ribattezzata “San Giorgio”, navigherà ancora per qualche anno trasportando emigranti in Sud America e in Australia.

Ugualmente alto il prezzo pagato dagli armamenti privati: solo per citarne due, i Costa a Genova e Achille Lauro a Napoli con le loro flotte decimate dal conflitto. Con loro i Cosulich, i Tripcovich di Trieste e gli altri armatori nazionali che al termine delle ostilità si rimboccheranno le maniche e in pochi anni ricostruiranno quale “Fenice che risorge dalle sue ceneri” tutta la nostra Marina Mercantile.

Oggi la situazione, seppur preoccupante, non è così tragica e si auspica che presto si possa tornare alla normalità seppure a seguito dell’applicazione di regole sanitarie che dovrebbero rendere sicura la ripresa di qualsiasi attività ivi compresa quella del trasporto marittimo, che sia passeggeri o di cabotaggio o puramente mercantile. Le merci hanno bisogno di navigare e in tale

prospettiva il traffico relativo ha subito diminuzioni minime: più colpito il settore del mercato crocieristico, del turismo e in parte anche quello dei traghetti. Certo, fa impressione immaginare i tanti mega “cruise-liners” di oggi deserti e alla fonda nelle acque della Florida, dell’Alaska, dei Caraibi o in disarmo nei tanti porti orientali, australiani e soprattutto europei, come pure i numerosi “cruise-ferries” che in questo periodo dell’anno dovrebbero scaldare i motori in attesa della stagione estiva e sono invece in gran parte fermi alle banchine in attesa che la situazione evolva per il meglio. Cosa che senz’altro avverrà anche se il danno economico di questa sosta forzata sarà grande: niente, comunque, in confronto alla situazione che le realtà armatoriali italiane e mondiali, pubbliche e private, si trovarono a dovere affrontare alla fine dell’ultimo conflitto mondiale. Con un’unica differenza: allora i protagonisti di quella rinascita riuscirono con tenacia e perseveranza a risollevarsi da una situazione tragica e impensabile prima che accadesse. Saremo in grado di farlo anche noi oggi? Per il bene di tutti, auguriamoci di sì.

Francesco Pittaluga

Genova, 25 aprile 2020

Ingegnere aeronautico- console Associazione “A Compagna”-Genova -storico aero-navale

QUEL GRANDE PASTICCIO CINESE, OSCURO NELLA GENESI E GRAVISSIMO NEGLI EFFETTI

Parliamone, tra scienza e politica, la spettacolarizzazione della medicina ripetuta dai media è controproducente fino a farci dubitare della democrazia nel nostro paese.

È grazie all’opera di ricercatori, di anatomopatologi, di bravi clinici, se oggi stiamo conoscendo più a fondo le caratteristiche di questo virus, e stiamo imparando come combatterlo efficacemente. Eppure le star della situazione sembrano essere loro: i virologi. I casi Burioni e Ricciardi (sconfessato dall'Oms) sono il simbolo della spettacolarizzazione della medicina.

E' anche questo un business marketing? Fporse la gente comincia a capire, anche quello che ci potrà aspettare: povertà e malessere.

Aggiungiamo che le prove sono inequivocabili, da Wuhan , popolazione della Lombardia circa, sono partiti gli esperimenti alla fine del 2019 , la metastasi cinese del Coronavirus ci ha infettati tutti, e quei medici cinesi ricercatori che hanno “parlato” sono stati puniti. Chiediamo una class action alla Cina come hanno fatto in Usa; Merkel e Macron non sembrano disposti ad accettare l'obolo cinese, anzi Bill Gates, proprietario di Microsoft, ha offerto una cospicua collaborazione . La gente comincia a capire.

È un processo che viene da lontano e che abbiamo visto realizzato anche per la questione dei cambiamenti climatici, con la persuasione dell'opinione pubblica attraverso lo stesso meccanismo del marketing. È ora di riconoscerlo: stiamo entrando nell'epoca della post-democrazia scientifica.

Un po' di storia , il mondo è cambiato, si, ma nel degrado etico

Dal 500 la peste nera proveniente dall'Asia dilagò in Europa con le conseguenze immaginabili (e forse anche la “spagnola “ proveniva dall'Asia ,anche se oggi la OMS fa la possibilista, non avendo prove sicure su quali fonti abbiano contagiato il mondo, ma l'ONU cui OMS appartiene ringrazia per non creare problemi politici e commerciali con la Cina.

L'Italia è la seconda nazione contaminata. Oggi con la la mistica della tecnologia imperante ci viene imposto di pensare e di fare quello che è conforme al consumo e al calcolo politico. E ora non sappiamo come andrà a finire nell'ambito della UE, se dovremo pagare la nostra debolezza finanziaria o se avremo degli aiuti concreti, bond, prestiti, banche, certo dovremo fare presto.

Il sistema digitale domina l'uomo e questo accetta le regole riducendo le reazioni intellettive credendo di governare il sistema (UE, Stati, governo...) con l'onnipresente burocrazia sul ponte di comando che significa potere .

Non si tratta cari amici del mondo che è cambiato, anzi l'alibi del progresso è degli stupidi, come scrive

Andreoli ; è un mantra da poveri diavoli, bisogna ribattere colpo su colpo a questo addormentarsi nelle illusioni...

L'orso sogna le pere

Ma vi fidate della scienza o di chi la maneggia?

Onore e pietà per i morti dal Coronavirus cinese, che ignari non potevano sapere che già in ottobre si stava diffondendo questa orrenda estensione omicida da un paese che avrebbe dovuto verificare come spiega il prof. Remuzzi, pres. Ist. Negri ,se dai laboratori di Wuhan si trattava di polmonite o ricerca su HIV , sfuggito al controllo . Ci fu l'episodio del calciatore Nappi (TG4 del 18 aprile) in allenamento a Wuhan ; a ottobre quando si accorse del “problema” ritornò presto in Lombardia. Cioè scappò via di corsa. Dopo il celebre “Sottomissione” di Michel Houellebecq del 2015 in cui l'autore descrive l'Europa sottomessa all' Islam , ora siamo pieni di dichiarazioni di virologi e “ scienziati “ che ci confermano come siamo sottomessi alla politica cinese.

Pubblichiamo un brano da un celebre libro di Vittorio G. Rossi “ L’orso sogna le pere” del 1971, sempre di attualità .

Dal cap. XXXV .

Il passaggio dall’uomo manuale all’uomo mentale è l’Avvenimento più rivoluzionario che sia successo all’uomo in tutta la sua lunga storia; e lo ha fatto la scienza insieme con la tecnica. L’uomo in genere ci ha guadagnato e ci ha perso, come in tutte le cose della vita dell’uomo ; non c’è mai niente di gratis , si paga tutto , in un modo o nell’altro; e l’uomo ha avuto dalla scienza e dalla tecnica innumerevoli vantaggi; ma ha perso tutto quello di robustamente e gloriosamente animale che gli veniva dal lavoro fisico , dal combattimento incessante con le cose resistenti , dalle grandi intemperie.

E l’uomo sta diventando qualcosa di molle e fragile e di sesso confuso...

L’uomo è diventato l’animale che prende le pillole. Ma tutto quello che è nell’universo , è in via di degradazione, cioè di decadimento continua inarrestabile , è uno dei principi fondamentali della fisica, il così detto secondo principio della termodinamica. E l’uomo è un pezzo dell’universo , è

coinvolto nel decadimento generale come il sole e le altre stelle e tutto quanto.

Dicono che l'uomo sta andando fuori come un vecchio arnese : ma senza l'uomo la macchina è metallo morto. La macchina ha bisogno dell 'uomo. L'uomo può fare senza la macchina , o ha fatto per un mucchio di secoli e millenni; ma la macchina non può fare senza l'uomo.

Le macchine non hanno avuto tanto bisogno dell'uomo come adesso che le macchine sono così brave , così affinate , sanno fare quasi tutto , e sembrano avere una vita propria, indipendente dall'uomo.

Non esistono cervelli elettronici; esiste solo una specie di cervello. Ed è il cervello dell' uomo

Vittorio G. Rossi

Il degrado del nostro cervello

Aggiungiamo una nota tratta da Maestrale, 1976, che ci sembra opportuna in questo contesto

“ E ‘intelligenza si può affilare ... ma questo non basta per mettersi l'animo in pace , quando $2 + 2$ non fanno più 4, e non si sa che cosa fanno.

Prima l'esperienza; sì ma le esperienze le fa l'uomo, gli occhi che guardano le cose, sono gli occhi

dell'uomo , le mani che toccano le cose, sono le mani dell'uomo; le misure le prende l'uomo , i nomi delle cose le ha inventate l'uomo; e la geometria e i numeri , anche quelli li ha inventati l'uomo.

In natura non c'è né il triangolo rettangolo né la linea retta ; la scienza è l'uomo, senza uomo non ci può essere scienza.

Per questo la scienza non può mai essere la verità; essa è solo una comodità; e cose che erano sicure, come la forza , come la massa dei corpi, ora sono considerate astrazioni e fanno comodo....

Vittorio. G. Rossi

A proposito della natura che si vendica e i laboratori segreti delle superpotenze

Su Il Giornale del 26 dicembre 2016 , Antonino Zichichi, sulle emergenze planetarie dello sconvolgimento antropico della natura scrive “ ... Un'altra sorgente di emergenza planetaria riguarda la cultura del nostro tempo detta moderna, ma di fatto pre-aristotelica. Infatti la logica teorica rigorosa (meglio nota come matematica) fanno parte della cultura moderna. Essa continua ad ignorare le grandi conquiste della scienza che viene sempre confusa con l'uso della scienza e cioè con la

tecnica . Insegna San Giovanni Paolo II che l'usodella scienza non è scienza , ma tecnica.
E la tecnica può essere pro e contrlo la vita e i valori della nostra esistenza.

La cultura moderna è sorgente di ben 8 emergenze planetarie. Sarebbe troppo lungo continuare a discutere tutte le emergenze , Quello di cui dobbiamo renderci conto è la necessità di risolverle al fine di dare un futuro alle nuove generazioni.

Le 72 emergenze planetarie sono l'eredità del XX secolo che ha visto in Europa il pericolo che fossero Htler o Stalin a dominare il mondo. Abbiamo quasi tutti dimenticato che per ben oltre mezzo secolo l'umanità ha corso il rischio di far esplodere le 60mila bombe H che c'erano negli arsenali delle due suoerpotenze Usa-Urss.

Nel 1985 a Ginevra , Reagan e Gorbaciov nel loro storico incontro destinato a evitare che la guerra da fredda diventasse calda, dicniararono solennemente che il nemico nmero uno della pace nel mondo erano i laboratori segreti. Era necessario superare le divergenze planetarie . Fiedor Dostoievsky , 1821, scrisse: “... che cosa sa la ragione ? La ragione sa solamente quello che è riuscita a conoscere mentre la natura umana agisce nella sua interezza...”

Decio Lucano

UNA NAVE OSPEDALE PER TUTTE LE EMERGENZE

di Flavio Scopinich

Caro Decio,

Ti ringrazio dell'apprezzamento e delle belle parole usate nei miei confronti e nei confronti dell'Ing. FASCE che ho avuto il piacere di incontrare personalmente in occasione dell'inaugurazione dell'anno scolastico degli allievi del 3° anno,

Ritornando a noi, facendo il paragone tra l'ospedale realizzato a Milano all'interno della Fiera di Rho, e quanto fatto a Genova sul traghetto Splendid della GNV, posso solo registrare che a Milano, sono stati spesi una montagna di soldi per avere alla fine 25 posti letto di rianimazione, mentre a Genova con molto meno di posti letto ne hanno realizzato circa 50.

Ma non è sul rapporto Costo/posti letto che voglio disquisire, voglio invece ragionare sul fatto che l'Italia è piena di porti, e di isole, e che per “Economia di scala” sono stati chiusi e/o ridotti, un numero elevato di ospedali, per “accentrare” tutte le

principali competenze, in pochi altri, con criteri che non voglio e non mi sento di giudicare.

Ripensando al mio soggiorno Coreano, ricordo come in Corea per potere garantire una adeguata assistenza sanitaria, anche nei paesini più sperduti e remoti, situati sugli isolotti dell'arcipelago Coreano,

era stata allestita una nave ospedale, attrezzata di tutto punto, che faceva il giro ciclico delle isole, potendo così dare a tutta la popolazione, un tipo di assistenza qualificato, praticamente impossibile da replicare isola per isola con strutture fisse.

La domanda che mi sorge spontanea è la seguente: "Perché il ministero della salute non attrezza una nave ospedale permanente, in una città tipo: ANCONA nel Mare Adriatico; oppure CIVITAVECCHIA nel Mare Tirreno"; una nave capace di portare sulle varie isole in modo ciclico una assistenza sanitaria al top (immagino una copertura sanitaria per i vari arcipelaghi: TOSCANO, PONTINO SICILIANO, per non parlare delle confinate popolazioni delle TREMITI).

Una nave di questo genere, oltre ad essere di indubbia pubblica utilità, potrebbe in caso di qualsiasi emergenza essere immediatamente

dislocata nel porto più vicino a dove serve dare assistenza per l'emergenza; potendo così fornire un supporto logistico-sanitario completo e di alto livello, capace quindi di “alleggerire” l'ospedale locale che in caso di una “emergenza” sarebbe sicuramente in “affanno”.

Certo il costo di una nave ospedale è sicuramente superiore a quello di un impianto fisso a terra; ma se lo si paragona al costo complessivo di più ospedali sul territorio, che non dovrebbero essere costruiti, forse il gioco vale la candela.

Ricordo che le coste italiane, in scala uno ad occhio, sono circa 3200 (Km.) senza contare le isole, quindi piene di porti da potere usare all'occorrenza; per cui trasformare (o realizzare) una nave alloggio ad hoc, potrebbe alla fine rivelarsi un investimento positivo , anziché una perdita negativa.

Tu sai che ho seguito in prima persona presso i cantieri San Giorgio di Genova, la trasformazione di una nave hotel (Ex alloggio truppe sovietica), in una nave alloggio per 400 persone, con possibilità di avere una area protetta, capace di resistere anche ad un attacco da parte di Gas velenosi (doveva operare in un campo di produzione petrolifera nel Mar

Caspio dove c'era la possibilità di fuoriuscita di HS che è un gas estremamente velenoso).

Cosa ne pensi di questa idea di realizzare una nave ospedale errante, da usare normalmente come supporto alle isole ed alle popolazioni costiere; e che in caso di emergenza, si possa destinare temporaneamente nel porto più vicino all'emergenza, dove possa fornire una assistenza medica ausiliaria?

Flavio SCOPINICH

Caro Flavio, oltre il tuo esempio coreano, negli Usa a News York, la Marina militare ha trasformato una unità di grosse dimensioni in nave ospedale con 1000 posti letto e sale operatorie, Sul ruolo delle navi ospedale ci sono molti libri che ne parlano (Dupuis) navi che sono sempre state utili sia in tempo di guerra sia in tempo di pace.

Lasciamo perdere il costo, ormai è una battaglia persa con quello che costa la Coronavirus e quello che ci sono costati terremoti, sismi la cui distruzione è incmmensurabile, non dimentichiamo che l'Italia è una estensione di territorio sottoposta tra vulcani e zolle africane a sommovimenti molto gravi e costosi in termini di danni e di vittime. (DL)

LE PROBLEMATICHE DELL'ARMAMENTO E DEI MARITTIMI

IMBARCHI E MOVIMENTI EQUIPAGGI CON CINA CORONAVIRUS

Da Confitarma riceviamo l' importante comunicato.

Per opportuna informazione, inviamo in allegato il Comunicato stampa congiunto di ICS (international Chamber Of Shipping) e IATA (International Air Transport Association) nel quale le due associazioni chiedono ai governi di adottare misure urgenti per facilitare i cambio di equipaggio a bordo delle navi. Infatti, a causa delle restrizioni COVID-19, molti marittimi devono estendere il loro servizio a bordo delle navi dopo molti mesi di lavoro in mare, non potendo essere sostituiti.

Nel Comunicato congiunto si afferma che:

La navigazione è vitale per il mantenimento delle catene di approvvigionamento globali, ma la situazione attuale non è sostenibile per la sicurezza e il benessere degli equipaggi delle navi e per il funzionamento sicuro del commercio marittimo.

Ogni mese circa 100.000 marittimi mercantili devono essere sostituiti dalle navi su cui operano per garantire il rispetto delle normative marittime internazionali a tutela della sicurezza, della salute e del benessere.

A causa delle restrizioni di viaggio imposte dal governo a causa del COVID-19, i voli per rimpatriare o posizionare il personale marittimo non sono disponibili. I protocolli di immigrazione e di screening sanitario ostacolano anche la capacità delle navi mercantili di effettuare i cambi di equipaggio indispensabili. IATA e ICS stanno collaborando per presentare soluzioni sicure e pragmatiche che i

governi possano attuare per facilitare i cambi di equipaggio in determinati aeroporti.

I marittimi sono eroi ?

“I marittimi sono eroi non celebrati che ogni giorno durante questa crisi COVID-19 vanno al di là della chiamata del dovere per garantire che a tutti i paesi giungano i beni di cui hanno bisogno. Stiamo lavorando con le compagnie aeree per presentare soluzioni. Ora abbiamo bisogno che i governi sostengano i nostri marittimi e facilitino il passaggio sicuro per farli tornare a casa dai loro cari e essere sostituiti da membri dell'equipaggio pronti a tenere aperte le catene di approvvigionamento ”, ha dichiarato Guy Platten, segretario generale dell'ICS.

“Alle compagnie aeree è stato richiesto di tagliare i servizi passeggeri nella lotta alla diffusione di COVID-19. Se i governi identificano gli aeroporti che i marittimi possono utilizzare per i cambi di equipaggio e apportano le opportune modifiche ai protocolli attuali di salute e immigrazione, le compagnie aeree possono aiutare a mantenere in movimento la logistica globale ”, ha dichiarato Alexandre de Juniac, direttore generale e CEO della IATA.

Aeroporti designati. ICS e IATA chiedono a tutti i governi di designare un numero specifico e limitato di aeroporti per i cambio degli equipaggi e per la loro circolazione sicura e rimpatrio.

Gli aeroporti prioritari dovrebbero includere quelli vicini alle principali rotte di navigazione che hanno anche collegamenti aerei diretti con i principali paesi di residenza dei marittimi, come Cina, India e Filippine, nonché con destinazioni nell'Europa occidentale e orientale.

Facilitare il movimento del personale dei trasporti internazionali: Le compagnie aeree e di navigazione affrontano sfide comuni nell'effettuare i cambi di equipaggio, nel rispetto delle restrizioni all'immigrazione e alla quarantena introdotte dalla maggior parte dei governi di tutto il mondo.

Mentre le autorità continuano a combattere COVID-19, il personale dei trasporti internazionali che gestisce aeromobili e navi o che transita per i confini internazionali in servizio, è spesso interessato da restrizioni nazionali previste per passeggeri e personale non essenziale. Quando applicate a membri dell'equipaggio che non interagiscono con le comunità locali, queste restrizioni compromettono inutilmente la capacità delle compagnie aeree e delle compagnie di navigazione di mantenere operative le catene di approvvigionamento globali.

IATA e ICS stanno lavorando con le loro organizzazioni mondiali di riferimento - Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) e l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) - sulle raccomandazioni ai governi per procedure e protocolli standardizzati per il posizionamento degli equipaggi, prevenendo al contempo l'ulteriore diffusione di COVID-19.

Mantenere operative le catene di approvvigionamento globali. Le industrie del trasporto aereo e marittimo sono la linfa vitale dell'economia globale, spostando i beni e i prodotti del mondo necessari per consentire alla società di continuare a funzionare in modo efficiente durante la crisi COVID-19.

LETTERE TESTIMONIANZE **OPINIONI**

QUEL RICORDO INCANCELLABILE DEL SISES e **DELLA LONDON VALOUR** **di Giovanni Lettich**

Caro Decio, ti ringrazio delle tue news, le leggo sempre con grande interesse, Proprio leggendo l' ultima, ti confesso che mi

sono un pò emozionato quando si è parlato delle navi Sestriere e Sises.

Sono stato imbarcato sul Sises come secondo ufficiale di coperta dall' 11 febbraio 1976 al 21 settembre 1976, sbarcato per dare l' esame di Capitano di L.C. in Capitaneria a Genova il mese successivo.

Ho un ricordo bellissimo e nitido di quel periodo. La nave era oramai "vecchiotta", avevamo fatto un viaggio in Centro America e i due successivi in Sud America, e lì la nave tornava a casa sua. Gli interni erano ancora come all' origine, rivestimenti in legno ampi specchi, noi ufficiali occupavamo le cabine passeggeri. La nave aveva sette stive, con chiusura ancora con panò e cagnari, tutte con bighi e due bighi di forza. La potenza dell' apparato motore non era grande e di conseguenza la velocità era piuttosto moderata, generalmente intorno ai 13/14 nodi. Aveva però un eccellente impianto frigo che permetteva di trasportare la carne congelata a temperature bassissime. tanto che per lo sbarco, quasi sempre a Genova, si dovevano tenere le stive aperte per far aumentare la temperatura, altrimenti i camalli non scendevano in stiva. Il motore era a doppio effetto, per la gioia del macchinista addetto alla manutenzione dei polverizzatori, doppio lavoro per lui. Dopo il mio sbarco la nave fece ancora un viaggio e poi andò in disarmo a Trieste dove rimase ormeggiata alla diga foranea per circa un anno e quindi proseguì per la demolizione a La Spezia. Ho avuto poi modo di rivivere i tempi del Sises quando sono entrato nel Corpo Piloti di Genova e di lavorare i piloti più anziani che erano stati imbarcati sul Sises sul Sestriere nei primi anni del loro esercizio. Un particolare del Sises, lo scafo era del 1948 ma il motore del 1942!!! Non ho purtroppo fotografie di quell' imbarco, e questo per me è un grande rammarico. Ho avuto la

fortuna di essere imbarcato anche sul Cesana, nave del 1954, Villarperosa del 1956 e Cervinia del 1958, queste ultime due erano le più moderne in quanto per la chiusura delle stive avevano i portelloni Mc Gregor!!!. Ringrazio Francesco Pittaluga per i bellissimi racconti che aiutano a tenere sempre vivi i ricordi di quella grande marineria.

LONDON VALOUR

Il 9 aprile cadevano i 50 anni del naufragio della London Valour. Quella giornata ce l'ho ben impressa nella mia memoria. Era un giovedì, giornata splendida, noi della 4 A, ci eravamo trovati nel primo pomeriggio in porto, accompagnati da un giovane assistente di navigazione, Decio Lucano,(Il prof. era il mitico Giuseppe Severino) per visitare l' Anna Costa, ormeggiata a Ponte Caracciolo, ma, destino a bordo della nave era scoppiato un incendio, e pertanto ci avevi mandato tutti via, Io con i miei compagni ci siamo incamminati lungo il porto e quindi abbiamo proseguendo siamo giunti in corso Saffi, dove abbiamo assistito a una delle pagine più tragiche della marineria e del porto di Genova. Scusami se mi sono dilungato, ma ho colto l' occasione per salutarti e rinvangare certi ricordi.

Quando la situazione migliorerà spero di incontrarti, magari al porticciolo di Nervi per scambiare due chiacchiere.

Un forte abbraccio

Giovanni Lettich

La lettera di Vittorio G. Rossi al com.te
Pro Schiaffino sul Sestriere

Caro Schiaffino,
la Sua lettera mi ha commosso. Solo un vero marinaio può scrivere una lettera come quella ; come se parlassi di una persona di famiglia , ed è una nave.
La nave non è mai un mobile, un'opera di ferro; è una creatura in carne e ossa.
E Lei ha detto tutta la poesia parlando del Sestriere-
Io ho l'impressione di avere visto il Sestriere durante la guerra, non ricordo il posto.
Un amore così, per una nave, lo capiscono gli inglesi; in Italia no, tolti i marinai naturalmente.
La ringrazio di aver pensato a me.quando ha parlato delle sua vecchia nave.

Vittorio G. Rossi

Roma 20 gennaio 70

Ricordo che sulla nostalgia della Sestriere ha scritto una bella marinaresca lettera Claudio Franconi. (DL)

E' MANCATO IL PROFESSOR

ENRICO CALZOLARI

Il 4 gennaio 2020 è mancato il professor Enrico Calzolari nostro illustre collaboratore e soprattutto un indefettibile amico -

Calzolari era nato a Lerici e dalle scuole fino alla laurea in Economia e commercio la sua è stata una carriera brillante e ricca di iniziative, di cultura e di fatti concreti nel campo civile e militare.

Ma soprattutto Calzolari è stato un marinaio, sui transatlantici, un assicuratore a terra , fondatore della Scuola alberghiera di Lerici di cui è stato direttore e insegnante. E' socio fondatore di importanti enti e istituti che hanno dato lustro a Spezia e Lerici.

Conoscitore e studioso del territorio ha curato eminenti pubblicazioni promosse dalle istituzioni della provincia spezzina .

L'ultimo suo libro scritto insieme a A.Baldassarri s'intitola "Quel bianco ALTO cappello " ed. Ci que Terre , marzo 2018, storie di cuochi del golfo e delle grandi navi in cui divennero famosi.

Nel suo sito *ericocalzolari.it* si può navigare e imparare.

Ma soprattutto Enrico ci mancherà come conversatore , indagatore nella storia del soprannaturale, le sue domande e conferme mi affascinarono, erano molto intriganti, inducevano alla riflessione.

Alla famiglia, alla signora Anna il nostro cordoglio .

Anniversari di mare e d'intorni

Augusto Meriggioli

Il 18 aprile di quindici anni fa ci lasciava il comandante Augusto Meriggioli, 73 anni, e il 24 aprile si schiantava sulla diga foranea di Genova la London Valour. Non voglio accomunare due ricorrenze tristi che ognuno di noi ha nel cuore e nelle immagini drammatiche del naufragio.

Meriggioli è stato per me un amico e un maestro , ne ho scritto e ora sottolineo che è stato un comandante ma anche un

insegnante, maestro nel management, nella organizzazione che ha trasmesso chiamato negli Stati Uniti dalla sua compagnia,

Ha studiato Management Scientifico al John Gray Institute della Lamar University in Texas , laureandosi.. La compagnia lo nominò manager del Safety Training .Da lì nacquero i corsi e i libri unici e precursori del Team Management della formazione degli equipaggi, corsi che vennero trasfusi con la rivista TTM all'Università insieme alla prof.ssa Boi, il dott. Ugo Salerno in corsi di management per comandanti e dirigenti, e successivamente in corsi di tecnologie avanzate col Rina. Il libro capostipite si chiama Guida per il Manager del mare poi altri libri sulla pirateria ma rimane un pilastro il Manuale per l'esercizio delle navi cisterna, e ultimo divertente e istruttivo Di mare e d'intorni, esempio di letteratura di mare, di come si scrive, dopo aver vissuto sulle navi, di come si diventa intellettuali anche se marittimi.

GNOSEOLOGIA FELINA: Kant il gatto

Ciao Decio, leggi se hai temp.

GNOSEOLOGIA FELINA : La libertà come condizione esistenziale dalle riflessioni filosofiche di un gatto di casa, di KANT IL GATTO
Un gatto è il solo proprietario di se stesso. Questo è assodato, e non occorre ribadirlo. Quello che mi preme, miei amati lettori è farvi capire se volete farsi viziare e coccolare da un Umano consenziente o preferire la selvaggia condizione del randagio.

I gatti intelligenti, come me , ad esempio, scelgono la prima opzione, poiché la seconda è molto faticosa e poco gratificante dal punto di vista del palato.

Quando ascolto gli umani parlare di noi come “ animali da compagnia” mi spunta naturale un grandissimi sorriso sotto i baffi,

probabilmente simile a quello del mio lontano parente, il gatto del Cheshire. E sto parlando del marchio del formaggio, ovviamente, non dello Stregatto così superficialmente tratteggiato da quel Carroll. Sono gli umani che fanno compagnia a noi. Sempre che noi abbiamo voglia di avere compagnia...

Ub gatto sceglie di vivere con un umano, e lo addomestica.

Proprio come un Umano fa con i cani. In realtà molti umani sono convinti che, soprattutto nel caso di gattini molto piccoli, sia possibile addomesticarli, privandoli della libertà, salvandoli da una vita di stenti.

Quello che questi umani non capiscono è che il gatto può abituarsi alla presenza dell'Umano, tollerarlo, in rari casi accettarlo, affezionandosi anche molto, come è capitato a me con la mia Zitella.

Ma solo e unicamente perché è lui a deciderlo. E in questo risiede l'infinita , ontologica libertà del gatto.

Quasi sempre, gli umani che decidono di vivere con un gatto sono persone speciali. Sanno già in partenza che un gatto cambierà irrimediabilmente la loro misera condizione di vita, che sarà sempre e comunque condizionata dall'infinita libertà. Del gatto ovvio..... Non avranno più l'uso esclusivo della poltrona, o della sedia preferita, dovranno cambiare le tende o i divani.

Esistono poi umani speciali, come la mia zitella, che è libera tanto quanto me.....Per lei vale la massima : la sua libertà inizia dove finisce la mia. Ma siccome la mia non finisce, la sua libertà non esiste, se non quando dormo o sono altrove. Io ho convissuto con innumerevoli gatti per tutta la vita. Convivo anche ora con un gatto speciale : Sono diventato il suo BADANTE !

Ancora ciao Decio. Spero che la lettura ti sia piaciuta

Capt. Gaetano.Mortola Mob. : 333 5971830

RINA: nasce la Biosafety Trust Certification, la prima certificazione per la mitigazione della diffusione delle infezioni.

Sull'onda dell'emergenza Covid-19 e per favorire la ripartenza del sistema economico in un clima di fiducia, RINA ha elaborato la Biosafety Trust Certification, il primo schema certificativo dei sistemi di gestione per prevenire il propagarsi delle infezioni e per tutelare la salute delle persone.

La nuova certificazione fornisce un insieme di best practice di riferimento per minimizzare i rischi di diffusione delle epidemie nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come ad esempio i mezzi di trasporto, i luoghi di intrattenimento (ristoranti, teatri, musei, palestre e piscine), le strutture ricettive (alberghi, navi da crociera, centri congressi) e le case di cura e di riposo.

Victoria Silvestri

Media Relations Manager RINA M. +39 334 6539600

CULTURA ED EVENTI

LA STORICA MANIFATTURA TESSILE MITA DI NERVI IN MOSTRA A LONDRA

di **Stefano Briata**

Dopo la mostra del 2016 presso Palazzo Ducale a Genova (“Tessuti d’artista. Arte e design nella produzione della

MITA. 1926-1976”), ecco di nuovo la MITA, protagonista di una nuova mostra, questa volta a Londra, visitabile alla Estorick Collection, organizzata in collaborazione con la Wolfsoniana – Palazzo Ducale di Genova. La mostra londinese riunisce 60 fra tappeti, arazzi, tessuti, disegni e fotografie, rappresentanti 50 anni di attività che raccoglie l’evoluzione artistica del ’900: Futurismo, Razionalismo, Avanguardie. La storia iniziò nel 1926 quando Mario Alberto Ponis fondò a Nervi la MITA, ovvero la Manifattura Italiana di Tappeti Artistici, di cui permane in via Santa Maria Assunta lo stabilimento progettato nel 1940 dall’arch. Luigi Carlo Daneri, ora condominio.

Mario Alberto Ponis, un genovese di origine marchigiana, non è solo imprenditore ma anche un grande creativo. Egli si formò a Torino e passò qualche anno a Zurigo, infine a Nervi fondò la manifattura nel 1926, come abbiamo detto.

La MITA inizia la sua strada con tappeti dal classico gusto orientale con cui si era abituato il pubblico per partire ben presto con un’idea molto più innovativa, più moderna, chiamando i grandi nomi nel campo dell’arte per rendere interessante produzione artistica.

La manifattura assunse operaie per realizzare tessuti, arazzi, tappeti, con l’intento di unire ai metodi industriali la migliore arte contemporanea: tra le due guerre produsse tappeti in lana su disegni di Martini, Pulitzer-Finali, Mario Sironi, Fortunato Depero, Oscar e Fausto Saccorotti, Tommaso Buzzi, Paolo Buffa, Emilio Lancia, Mario Labò e Giò Ponti.

Il cammino prosegue quando Ponis viene a contatto con Martini ad una esposizione di Monza e via via conosce tutti gli architetti milanesi di grido dell’epoca: importanti furono le collaborazioni con gli architetti del Novecento milanese come Buzzi, Buffa, Lancia e Zanini. Sempre in quell’arco di tempo,

presentò i suoi lavori alla Triennale di Milano e all'Expo di Parigi del 1937, raccogliendo consensi ed interesse per lavori futuri.

Dopo la Seconda guerra mondiale, l'azienda tessile ampliò la sua produzione avvalendosi di nomi come Rocco Borella, Eugenio Carmi, Gio Ponti, Fortunato Depero, Arturo Martini, Flavio Costantini, Enrico Paulucci, Emilio Scanavino, Vietti, Emanuele Luzzati, Arnaldo e Giò Pomodoro, ed Ettore Sottsass, che non solo furono autori di pannelli decorativi in canapa o in lino in edizione limitata, ma caratterizzarono con il loro stile arazzi, tende e tessuti stampati, ideati apposta per le abitazioni private e i grandi transatlantici. I lavori, realizzati su bozzetti, furono prodotti a mano su tessuti tramite la tecnica della serigrafia.

Il marchio ormai di tendenza negli Stati Uniti nei primi anni '50, presente alle fiere internazionali ricevette importanti commissioni da parte delle grandi compagnie marittime, che dotarono di arredi firmati i più bei transatlantici (definiti da Gio Ponti <<gallerie d'arte galleggianti>>), quali la Italia di Navigazione e la Costa.

Fra i lussuosi ambienti realizzati da MITA si annovera la sala di lettura di prima classe dell'Andrea Doria. Oltre alla menzionata ammiraglia della Italia di Navigazione, eseguì gli allestimenti navali dei transatlantici Conte Grande, Conte Biancamano, Cristoforo Colombo, Leonardo da Vinci, e per quelle della citata flotta Costa.

Oltre a tappeti, arazzi, foulard e altri tessuti, Ponis avviò anche la produzione delle tute per gli aviatori italiani durante la Seconda guerra mondiale, grazie alla sua esperienza di aviatore con ottimi risultati. Ponis brevettò anche un'imbarcazione a pedali e una piccola roulotte con apertura a cannocchiale che si poteva sollevare da terra. Ritornando

alle tute per gli aviatori, ne fu creata una innovativa riscaldante per l'aeronautica militare, che era stata esposta alla mostra genovese di Palazzo Ducale.

La fabbrica cessò la produzione nel 1976, dopo la morte del proprietario; il materiale d'archivio è di proprietà degli eredi, dato in comodato alla Mitchell Wolfson Junior Collection.

Tra le altre cose prodotte dalla MITA, dal 1926 al 1976, sono da ricordare anche l'opera di Bosco per la Sede Rai di Genova.

La compagnie di navigazione avevano affidato alla MITA la creazione di foulards da regalare alla signore crocieriste come quelli di Luzzati. Furono eseguiti bozzetti, e poi tessuti, per conto della Cinzano, dell'Agip, della Misrair (poi United Arab Airlines, la compagnia aerea egiziana).

Stefano Briata

ps: del coronavirus ne parlerò più avanti, ho bisogno di riordinare le idee per pensare a scrivere su ciò. Grazie.

Stefano briata

WELFARE E VOLONTARI IN NOME DI DIO

A GENOVA la prima Stella Maris in Italia

Nel 1932 si parla per la prima volta in Italia d'iniziare un lavoro di apostolato fra lavoratori della marina mercantile. Promotori sono alcuni genovesi che si raggruppano in una Conferenza di San Vincenzo intitolata alla «Stella Maris»; presidente è il Conte Gambaro. Il Canonico Giacomo Lercaro è il loro Assistente, cui spetta il merito di aver individuato l'essenza del lavoro di apostolato

specializzato da compiersi e di aver dato al Gruppo la struttura più idonea in quel momento per impostare tale lavoro, quello della Conferenza di San Vincenzo. Erano infatti stati informati da Padre Desmond Chute — un sacerdote inglese residente a Rapallo del modo in cui il lavoro è stato già impostato all'estero e così hanno aperto un locale per i marittimi, con una biblioteca, presso la Chiesa di San Marco, al molo vecchio.

S.Em. il Cardinale Minoretti (Arcivescovo di Genova) approva questo inquadramento nella San Vincenzo, inquadramento che diventerà una caratteristica per estendere il lavoro in Italia, appoggiandolo ad un istituto così diffuso e stimato e dandogli la fiducia che l'opera si qualificasse.

Nello stesso anno 1932 si tiene in Genova un Convegno Nazionale Vincenziano ed in tale occasione i membri della “Stella Maris” che vi partecipano raccomandano la nuova attività ai confratelli di tutta Italia.

I primi a raccogliere l'invito di Genova sono i Confratelli di Savona. Mantenendosi a contatto con Genova studiarono il problema e prepararono l'ambiente finché , nel maggio 1934, staccando una confratello da ciascuna delle conferenze della città , costituiscono la conferenza “Stella Maris Savona” :

Nel 1936 si tiene a Savona un altro Convegno Nazionale Vincenziano ed anche in quest'occasione si rinnova l'invito alle varie città di promuovere iniziative analoghe, sempre con l'inserzione dell'Apostolatus Maris nel ceppo Vincenziano.

Genova rapidamente prospera con ammirevole zelo. La Stella Maris lancia attività particolari, oltre alla visita alle famiglie, l'assistenza ai marittimi disoccupati, le scuole serali per i marinai della Marina che vogliono seguire gli studi medi, la visita ai marittimi italiani e stranieri degenti negli Ospedali di Genova.

Nel 1937 dopo una prima sistemazione nella ex canonica di piazza San Marcellino ebbe finalmente una degna sede in Via Sottoripa 5. La sede rimase aperta anche nel periodo triste della guerra, fino all'agosto 1943, quando venne colpita da un pauroso bombardamento che la rese quasi inagibile. Finita la guerra cappellani e volontari si adoperano

per la ricostruzione della sede e dei saloni. Con il crescente aumento della flotta della Marina Mercantile, la sede di Sottoripa non soddisfa le crescenti necessità dell'Associazione ed esige una definitiva sistemazione.

Così il 24 Marzo 1954 il Card. Giuseppe Siri, grande animatore del nostro Apostolato, benediceva la grande sede in Piazza Di Negro.

Scrivendo il Card. Giuseppe Siri alla Stella Maris:

“Il fine della Stella Maris è che tutti i marittimi che attraccano a Genova abbiano la possibilità di essere religiosamente assistiti nel modo migliore. L'Assistenza religiosa (che è sempre di natura sua anche morale) può cominciare da lontano, da interventi ed iniziative , le quali può sembrare nulla abbiano di religioso, tuttavia ogni cosa viene intrapresa per quel solo santissimo fine. Non dimenticatelo! Noi potremo darci pace solo quando avremo raggiunto sufficientemente tutti i marittimi che attraccano a Genova a questo proposito badate che io sono disposto ad usare in favore dei marittimi tutte le facoltà di cui godo....Sono anime e se siamo noi sulla via della loro salvezza. Tocca a noi pensarci senza esitazioni, senza paure, con perfetta fiducia e serenità, in vera coraggiosa costanza.”

Mutate le condizioni nel 2000 il Card. Tettamanzi inaugurava l'attuale sede a fianco della Chiesa di San Teodoro

STATISTICHE

Nel corso dell'anno 2019, la Stella Maris di Genova ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi, grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite a bordo e nei centri di Genova Dinegro e Prà/Voltri al VTE.

Negli ultimi anni, l'evoluzione del settore del trasporto marittimo ha comportato un periodo sempre più breve di sosta nel porto delle navi commerciali e di conseguenza periodi più brevi di permanenza a terra dei marittimi. (molte volte ormai i marittimi non scendono quasi più a terra)

Il servizio Di Stella Maris quindi deve essere offerto sempre più spesso a bordo delle Navi con le visite a Bordo.

Nel 2019 abbiamo visitato 1609 Navi con 33.598 marittimi imbarcati e contattati

con un aumento crescente negli anni del circa 10% (vedi taL'incremento delle visite a bordo è stato possibile grazie al valido aiuto del nostro Gruppo Giovani.

Questi ragazzi (provenienti la maggior parte dall'istituto Nautico ma anche da altre realtà) oltre a vivere un momento di crescita spirituale ed umana, affiancano i volontari più adulti ormai da alcuni anni.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da " GALATEO OVERO DE' COSTUMI" di Monsignor Giovanni Della Casa (Borgo S. Lorenzo 1503 - Roma 1556)

REGOLE DI BUONA CREANZA E DI IGIENE

“Deve adunque l'uomo costumato guardarsi di non ungersi le dita sì che la tovagliuola ne esca imbrattata...Ed anche di fregarle al pane che egli dee mangiare non pare pulito costume...I nobili servitori i quali si occupano del servizio della tavola, non debbono per nulla condizione grattare il capo né altrove, né innanzi al loro Signore quando e' mangia, né porsi le mani in alcune di quelle parti del corpo che si cuoprano, né pure nasconderle sì come alcuni trascurati (negligenti)famigliari (servitori) fanno tenendole in seno o di dietro nascoste dentro a' panni, ma le devono tenere in palese e fuori di ogni sospetto, ed averle con ogni diligenza lavate e nette senza avervi sù pure un segnuzzo di bruttura in alcuna parte. E quelli che arrecano i piattelli o porgono la coppa, diligentemente si astenghino in quell'ora da tossire e più da sternutare perchè simili atti hanno uguale valenza e disturbano i Signori sia il sospetto quanto la certezza e perciò i

famigliari non diano cagione a' padroni di sospettare perchè quello che poteva adivenire, disturba come se egli fosse avvenuto.”

Certo, è uno stile piuttosto involuto: ho dovuto intervenire con una specie di traduzione...

fine