

DL NEWS magazine economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 9 aprile 2017

Nell'interno: Ali dal mare di Francesco Pittaluga/ La terza flotta di Gaetano Mortola

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://www.facebook.com/dlnews2008/) Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scrivete ci se siete già in Fb.

BUONA PASQUA AI NOSTRI LETTORI

PARLARE PAROLE (come cambia il mondo)

PARLAVA CON LA MANICA A VENTO. < Non ci vedeva bene il comandante e parlava con la manica a vento, credendo fosse il primo ufficiale , diceva tra l'altro : e purtroppo la nave galleggia > (molti anni fa a bordo di un bastimento , l'avverbio “ purtroppo “ ha significato di *anche* nell'ambito del dialetto pugliese) .

GIORNALISTI GRATIS, SERVIZIO NON COMPRESO. 7.4.2017 - Si moltiplicano i bandi che offrono incarichi di lavoro non retribuiti. Come è cambiata la professione che oggi comprende il 68% di soggetti senza reddito. - di Alberto Spampinato/ossigeno - testo in <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23120>

NO COMMENT 2.4.2017 - Le pensioni italiane tassate cento volte quelle tedesche di Roberto Reale/fb - testo in <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23080>

Il 5 X mille a STELLA MARIS

Per la dichiarazione dei Redditi 5 x mille al Welfare Marittimo

Anche per l'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato. Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare.

Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996

CRONACHE

L'accordo Fincantieri-STX France consolida l'Europa delle costruzioni navali

TRIESTE . 6 aprile 2017 – FINCANTIERI S.p.A. accoglie con soddisfazione le dichiarazioni del Segretario di Stato del Governo francese per l'Industria, Monsieur Sirugue,

che confermano il raggiungimento di un accordo di principio tra Fincantieri ed il Governo francese in merito all'acquisizione di STX France (49%). ma con al suo fianco la Fondazione CR Trieste che a sua volta acquisirà il 7% portando dunque in mani italiane il controllo dell'azienda con il 55%. Lo Stato francese rimarrà azionista con il 33% attualmente detenuto

e la compagine azionaria si completerà con l'ingresso del gruppo industriale Dcns (cantiere navale attivo nella difesa) con una partecipazione pari a circa il 12% che Fincantieri ha avviato da anni nel settore militare.

Fincantieri continuerà a lavorare con le controparti per negoziare e concludere i relativi accordi definitivi.

Armatori nel 2017: sfide e opportunità

Profili di governance e implicazioni manageriali per le Compagnie di navigazione marittima nel futuro quadro normativo e tecnico dell'industria marittimo-portuale

NAPOLI Ship2Shore invita alla Conferenza Internazionale realizzata in collaborazione con l'Università degli Studi di Napoli 'Parthenope' e il supporto di IRI/The Marshall Islands Registry:

Armatori nel 2017: sfide e opportunità

Profili di governance e implicazioni manageriali per le Compagnie di navigazione marittima nel futuro quadro normativo e tecnico dell'industria marittimo-portuale

Venerdì 28 aprile 2017, h. 9.30 Villa Doria d'Angri, Napoli

Intervengono: Confitarma ,Rina, Bureau Veritas, Lloyd Register, Iri/the Marshall Islands Registry, Studio legale Lauro,Fabrizio Vettosi, direttore generale, Venice shipping and logistics, Studio Coccia & associati - Nicola Coccia, Partner Founder

La partecipazione è gratuita previa REGISTRAZIONE o comunicazione email a tel +39 010 2517945-2543069 segreteria@ship2shore.it - www.ship2shore.it

Genoa Shipping Week

GENOVA Fervono da qualche mese i preparativi della terza edizione della Genoa Shipping Week, che si terrà dal 26 giugno al primo luglio prossimi, e della quattordicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner del prossimo 30 giugno.

Sono tante le iniziative e i partner che prenderanno parte alla Genoa Shipping Week, a partire dagli ormai noti convegni di Port&ShippingTech proposti da ClickUtility Team, che anche quest'anno si presentano estremamente interessanti.

Sarà forte, come in passato, la presenza e la collaborazione con la Capitaneria di Porto di Genova e con il Comando Generale di Roma, a cui quest'anno si va ad aggiungere quella della Marina Militare che porterà a Genova in quella settimana due delle sue unità, disponibili al pubblico per le visite.

Molte gli enti e le aziende che anche quest'anno hanno deciso di partecipare allo Shipbrokers and Shipagents Dinner come sponsor, a testimonianza della grande importanza che questo evento ha ormai assunto non solo nel settore dello shipping a cui è dedicato, ma anche per l'intera città.

* Massimo Moscatelli, Segretario Assagenti

UOMINI E NAVI

LA PROVOCAZIONE

GENTE DI MARE : CHE VUOI DIRE ?

di Anna Bartiromo

Anna Bartiromo è una scrittrice affermata, libri di mare e di poesia, di impegno e di didattica, l'ultimo suo libro s'intitola L'imponderabile , Graus editore (per il prossimo DL News). E' stata sposa di un capitano mancato qualche tempo fa, è madre di un ufficiale della marina mercantile, insegnante in pensione di Lingua e Letteratura Inglese , Tedesco e Lettere Moderne; oggi continua la sua attività letteraria ma anche il suo impegno sociale e di intrattenimento sui temi più attuali. Una intellettuale vera, che parla la nostra lingua, perchè ha provato prima di scrivere che cosa è il mare, chi è il marinaio, che cosa è il dolore. La sua sensibilità d'animo viene da una profonda introspezione per rispondere ai tanti interrogativi della sua vita. E della nostra. (DL)

Piano di Sorrento . A proposito di 'vessazioni' eccole pronte anche nei giornali e nelle riviste del mare. Una sorta di bullismo cartaceo (si potrebbe dire così?) che s'insinua apparentemente silenzioso ma in modo certamente subdolo e distruttivo con il preciso obiettivo di frenare, impoverire e indebolire quelle fonti di grande e concreta informazione che sono appunto le 'testate del mare' da cui solo si riesce finalmente ad avere notizie, squarci di vita, informazioni sul vissuto quotidiano, sui pericoli, i percorsi, le vicende e, perchè no, le Gesta della Gente di MARE, ovvero di quegli uomini -invisibili- cui fa cenno ampiamente Nicola Silenti. E che siano invisibili me lo ha confermato giorni fa una collega di cui non faccio nome quando, avendo io deciso di parlare di questo argomento durante un programma televisivo che sto curando su una tv privata, mi ha chiesto candidamente sorpresa: Gente di mare?,cioè, che vuoi dire... Confesso il mio malcelato dispiacere e il disagio provato nel dover verificare che, al di fuori di certi ambiti sociali quali La Spezia, Genova, Taranto, Napoli con paesi come Sorrento, Castellammare, Torre del Greco, e altri, il 'MARITIMO' ahimè è davvero un illustre sconosciuto. D'altra parte ci si mette anche la storia a menzionarli solo in particolari occasioni, siano esse buone o cattive, no more...Ma del come, del quando, del cosa del perchè, soprattutto del -chi- pochi sanno qualcosa sicché più che invisibili sono degli sconosciuti. Ben vengano quindi le notizie dai giornali che parlano di loro e non solo, ma delle nuove scoperte al riguardo, della tecnologia innovativa, dell' avveniristica strumentazione di bordo, dei mostri di 450000 tonnellate e più, che sono il simbolo non solo di una categoria ma fucine di lavoro e di impegno galleggiante. Che poi, a che, zittire chi scrive sull'argomento? Non è certo pubblicità, è vita! Meglio lasciar perdere tanto non ci arrivo. Intanto alla luce di quanto detto, ritengo sia opportuno introdurre nelle scuole, tutte le scuole, un testo specifico che parli dell'argomento' mare'

in modo semplice ed immediato con ampi riferimenti alla sua storia, alle persone che l'hanno scritta ed ai mezzi con cui l'hanno fatta. Intendo una sorta di opuscolo illustrato e commentato da esperti del settore annesso al testo base di storia, onde informare meglio sull'argomento quanti ne sono allo scuro. E' forse una provocazione? E' possibile ma, quasi quasi ci provo io, con l'aiuto di chi vorrà sostenermi lasciandomi attingere alle loro conoscenze ed alla indiscussa professionalità.

Quanto al bullismo di -genere- beh, sarà per la prossima volta.

Anna Bartiromo

Anche in Sardegna attivo il corso direttivo per Primi Ufficiali e Comandanti

CARLOFORTE .Prendono il via il prossimo 19 aprile le lezioni del primo dei quattro corsi di formazione per il livello direttivo di Primo ufficiale e Comandante attivati dall'Istituto globale – Istituto tecnico trasporti e logistica “Cristoforo Colombo” di Carloforte. I corsi sono rivolti agli ufficiali di coperta in servizio a bordo di navi con funzioni direttive, quindi già in possesso del certificato di abilitazione di Ufficiale di navigazione. L'offerta formativa dell'istituto tecnico carlofortino proseguirà con un secondo corso attivo dal 21 giugno sino al 22 luglio, un terzo dal 28 agosto al 27 settembre e il quarto e conclusivo ciclo di lezioni dal 23 ottobre al 25 novembre. (da admaioramedia.it)

Corso Gestione Tecnica e Commerciale della Nave

Ai soci ed Amici della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Corso Gestione Tecnica e Commerciale della Nave

Promosso dal DITEN dell'Università di Genova, in collaborazione con ATENA, AIPAM, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova

Desideriamo ricordare il calendario dei seminari del corso in oggetto per il mese di Aprile 2017.

- Martedì 4 aprile (16:00 – 18:00) Finanziamento navale (1^a docenza)
- Giovedì 6 aprile (16:00 – 18:00) Finanziamento navale (2^a docenza)

Relatore: Ing. Ettore Navone (Messina Group)

Nel corso delle due sessioni del seminario verranno illustrati il bilancio di una società marittima, la valutazione degli investimenti, il finanziamento degli investimenti, il contratto di finanziamento navale.

- Giovedì 20 aprile (16:00 – 18:00) Progettazione ed esecuzione del rigalleggiamento di un bacino (case study) Relatore: Ing. Alessio Gnecco (STIGE Maritime)

info@atenanazionale.it

ESCOLA EUROPEA DE SHORT SEA SHIPPING

Upcoming courses for professionals:

24-27 April - Groupage and consolidation centres course for professionals

19-23 June - Temperature Controlled Supply Chains Course for professionals
3-6 July - SURCO Operations I: curso de logística ferroviaria intermodal para profesionales
30 September - 3 October - MOST Italy: corso di logistica marittima intermodale per professionisti italiani
21-24 October - MOST Barcelona: curso en logística marítima intermodal para profesionales hispanohablantes
25-28 November - MOST France : séminaire en logistique maritime intermodale pour professionnels francophones
MOLL DE BARCELONA S/N. TERMINAL DRASSANES 08039 BARCELONA
TEL: (+34) 93 298 6070 - © ESCOLA EUROPEA DE SHORT SEA SHIPPING

LA “TERZA FLOTTA”

Un comandante senior surveyor racconta le sue perizie con gli incidenti agli yachts piccoli e grandi / E lancia un appello

Caro Decio, dalla lettura delle sue ultime news mi è piaciuto l'articolo sull'autostrada Genova/Ventimiglia che conosco molto bene, una delle più pericolose. Nel mese di Settembre/16, feci una perizia per un TIR che, causa brusca frenata, perse parecchie tonnellate di olive fresche. Finirono su ambedue le carreggiate. Non fu l'unico incidente di olive del 2016. Non aggiungo altro, è già stato tutto descritto nell'articolo che condivido appieno. Purtroppo siamo in Italia, un paese che da tempo si avvia a diventare del terzo mondo!! Per non parlare del mondo marittimo!

Leggere le news su questo argomento mi deprime.

Mi è venuta voglia di scrivere qualcosa sul “Captain’s Day di Porto Lotti”. Nella mia professione di perito navale ho avuto spesso a che fare con yachts. Nel 1999 fui per due mesi Capitano di uno yacht di 22 m, in riparazione nel porto di La Spezia. Fu una bella esperienza che mi servi in seguito. Il Capitano rilevato si era occupato poco del suo battello bisognoso di molte riparazioni. Conobbi in loco altri skippers, imparai le realtà del navigare su questo tipo di battelli. Fortunatamente per me la Exxon mandò avanti il progetto ispezioni petroliere e mi sganciai alla svelta. Non mi sentivo proprio tagliato per questo tipo di vita, completamente diversa dall'essere al comando di navi vere e proprie. Diciamo la verità, sugli yachts il capitano risponde oltre che ai suoi compiti professionali anche ai capricci dell'armatore “padrone/padrone”.

Certo i mega yachts hanno più bisogno di comandanti esperti di quelli più piccoli. Io, dopo le esperienze vissute, consiglieri gli armatori di metterli nelle mani di ufficiali che abbiano prima navigato su navi commerciali.

Personalmente ho potuto constatare che per fare il capitano di piccoli yachts bisogna pur sempre imparare a manovrarli, nonostante la mia lunga esperienza di manovre su petroliere di tutti i tipi e DWT. Se avessi continuato a fare il capitano di quel yacht mi ero ripromesso di intraprendere in mare aperto e con bonaccia di vento una serie di manovre per conoscere bene come si comporta, secondo tutti gli ordini di timone e macchina, nonché i “turning circles”.

Sì, lo posso dire, sia io che mio figlio (perito di BCN) abbiamo in massima parte trovato poca

professionalità negli skippers. Fortunatamente per i periti combinano un mucchio di guai ! Uno dei più frequenti è dare fondo sui cavi elettrici sul fondo del mare anche se sono segnalati sulle carte. E' successo almeno 4 volte in questi ultimi anni nelle isole Baleari. L'ultimo , a Formentera, l'estate scorsa .

Yacht di 42 m , dove il capitano (inglese) si è fidato di consultare solo un vecchio portolano scritto da un capitano di Yachts (inglese) senza controllare bene le carte etc. Dovete sapere che un cavo elettrico moderno pesa circa 140 Kg. per metro. Ci sono dentro cavi elettrici, telefonici, fibre ottiche ed è mantenuto pieno d'olio speciale.

Nel suo rapporto il capitano fu molto superficiale, nascondendo le reali manovre eseguite. Lo si poté appurare dal controllo AIS. La rottura del cavo provocò una pollution. Il Port State control Inspection trovò EPIRB con batteria scaduta, comandante abile al comando di battelli solo fino a 200 T mentre lo yacht era da 400 T. Ne seguì una multa di circa 60.000 €. I danni reclamati dalla compagnia elettrica spagnola ammontarono a circa 8 milioni di €. La compagnia assicuratrice inviò anche uno dei migliori avvocati esperto di questi casi. Non servì a niente. Penso che il Capitano abbia perso oltre che il posto anche la patente.

Un triste caso . Un incidente analogo nel 2015 nell'isola di Ibiza costò alla compagnia assicuratrice dello yacht solo circa 750.000 € perché riuscimmo a controbattere positivamente vari punti importanti del rapporto della perizia della parte avversa.

Quindi, cari comandanti di Yachts, quando dovete dar fondo, controllate bene carte nautiche e portolani. Fidatevi solo dei portolani ufficiali. Anche i rapporti di incidente devono contenere la verità perché poi con il controllo AIS o VDR tutto viene a galla e raccontare balle non è proficuo.

A BCN , anno 2013, mi occupai di un grosso panfilo (42 m con un solo albero) appena ricondizionato da cima a fondo, per conto del RINA spagnolo. Eseguì tutti i controlli , in mare aperto, per il rilascio del certificato di classe. Ecco , fui compiaciuto nell'incontrare un capitano israeliano veramente professionale; tuttavia quando fu il momento di eseguire il "crash stop"(da tutta avanti a tutta indietro) mi pregò di farlo "doucement". Col motore nuovo aveva timore che potesse succedere qualche avaria e dover ritornare in cantiere perdendo altro tempo. Durante le mie esperienze mi sono comunque reso conto che sui panfili ci vuole un equipaggio veramente esperto specie il capitano .

Navigare a vela con grossi battelli non è uno scherzo.

Capt. Gaetano Mortola

Master Mariner Senior Surveyor

Camogli (Italy)

Control System Survey S.L.

Marine&Cargo Surveyor, Consultants/Comisarios de Averias/Perito Judiciales

Main Office : Barcelona - Madrid - Valencia - Algesiras - Mallorca - Bilbao

www.controlsurvey.com

MARINA DEGLI AREGAI OLTREMARE EXPOSITION

L'esclusivo Boat Show della Riviera dei Fiori con esposizione di barche nuove e usate, una regata di due giorni, dimostrazioni sportive, intrattenimento e sea food di qualità.

Il 22, 23 e 24 Aprile si svolgerà nell'incantevole scenario di Marina degli Aregai (S.Stefano al Mare) la prima edizione di Oltremare Exposition, manifestazione organizzata e sostenuta dalla marina e dagli operatori nautici del porto.

Oltremare Exposition, è l'esclusivo boat show della Riviera dei Fiori con esposizioni di barche nuove e usate e un'area espositiva dedicata agli operatori nautici, agenzie broker, velerie, ship

chandler, rivenditori di motori marini, carrellabili e attrezzature sportive.

AZIMUT S7, CARBON GAME-CHANGER

Preview esclusiva per il nuovo modello Azimut S7, che sarà presentato ufficialmente al Cannes Yachting Festival 2017. Il nuovo Azimut S7 rivoluziona il concetto del motor yacht sportivo puntando sulla tecnologia superiore della fibra di Carbonio. Due versioni – Coupé e Sportfly –, un interior design totalmente innovativo per spazi sottocoperta unici nella categoria e una tripla motorizzazione Volvo IPS. Con una lunghezza di 21 metri, il nuovo S7, si inserisce perfettamente tra 55S e la 77S, andando ad arricchire la Collezione sportiva del cantiere. L'uso della fibra di carbonio, utilizzata sulla sovrastruttura e sulla piattaforma pivotante, ha permesso di sviluppare maggiormente i volumi della barca senza gravare sul peso complessivo e raggiungendo delle ottime performance. Inoltre, la tecnologia tripla IPS, oltre al miglioramento delle prestazioni e dei consumi, consente un ulteriore beneficio in termini di spazi sottocoperta. Il risultato è una zona vivibile sottocoperta di ben 13 metri lineari, e un garage per alloggiare sia un tender di 3,25 metri che il jetski, soluzione che consente di lasciare pulita la poppa a garage chiuso e creare una bellissima terrazza sul mare, grazie al sistema di piattaforma pivotante. Gli esterni sono disegnati da Stefano Righini, gli interni da Francesco Guida, alla prima collaborazione con il marchio Azimut Yachts.

Sculati & Partners - engaging media relations

Tel. +39 02 9935 2500

office@sculatiandpartners.com

LIBRI, RIVISTE E APPUNTAMENTI CULTURALI (pubblicati dopo l'evento ma interessanti per informare i lettori)

Una famiglia qualunque, come si scrive la storia attraverso le famiglie

GENOVA. Il libro Una famiglia qualunque a Genova scritto da Elisabetta Bertolotti che abbiamo presentato in DL NEWS sarà l'occasione di due appuntamenti, sabato 8 alle ore 18 nella libreria I limoni di via Albaro, locale piccolo ma i librai sono gentili e disponibili; il secondo appuntamento giovedì 27 ore 17.30 nel book shop dei musei in via Garibaldi dove sarà relatore il giornalista Alessandro Cassinis del Secolo XIX.

Il marinaio e il monaco alla Libreria Il MARE di Roma, come si scrive di mare , provando a frequentarlo

ROMA. Giovedì 6 aprile 2017 presso i locali della Libreria Il Mare Via del Vantaggio, 19, Roma è stato presentato il volume IL MARINAIO E IL MONACO di Stefano Carletti presente l'autore , ha introdotto Sonia Petruso giornalista RAI con la partecipazione di

Pippo Cappellano Giornalista, documentarista, Tridente d'oro 1983, Vice Presidente Vicario Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee.

Il marinaio e il monaco. Un unico sottilissimo filo di seta. Seta blu cobalto, come il mare. Un mare infinito e sorprendente. Ora calmo e avvolgente, ora iroso e irriverente. Quel mare profondo che lega i destini di uomini e donne travolti da misteriose spedizioni su relitti dimenticati, statue di bronzo sepolte dalla sabbia e dal tempo e segreti inconfessabili scolpiti nella roccia. Un filo di seta che diventa viaggio, esplorazione e ricerca di sé, inebriati da profumi di spezie e vino rosso tra i vicoli dei mercati gremiti di gente. Un marinaio e un monaco cosa avranno in comune? Nulla o forse tutto. Quando scende il tramonto sulla rocca dell'antico monastero il mare riecheggia ancora quel divampare di fiamme che un tempo avvolse tutto, anche l'antica biblioteca. Codici e anime da restaurare, ferite da guarire, peccati da cancellare. E le preghiere appena sussurrate, tra pudore e pietà, si mescolano allo sciabordio delle onde.

STEFANO CARLETTI nato pochi giorni prima dello scoppio della II Guerra Mondiale sulle colline sopra Ascoli Piceno. Giovanissimo “si ammalò di mare”. Le letture hanno aggravato e reso cronica la malattia. Prima Salgari poi Verne, Stevenson, Melville, Conrad, Hemingway, da ultimo Francisco Coloane. Trascurando le aule universitarie, iniziò il vagabondaggio marinaro di isola in isola: Linosa, Lampedusa, Pantelleria dove con un amico scoprì il relitto di un'antica nave. Quel giorno decise che il mare sarebbe stata la sua occupazione e così fu. Pescatore di spugne a Lampedusa, incontrò Bruno Vailati che lo volle con sé per raccontare con immagini e scritti le loro avventure di mare. Fra le tante immersioni, narrate nella serie televisiva “I Sette Mari”, ci furono quelle effettuate sul relitto dell'Andrea Doria. Nacque così il film “Andrea Doria meno 74” premiato con il “David di Donatello”. Il transatlantico fu argomento del suo libro dallo stesso titolo. Ha tradotto libri di mare per l'editore Mursia, e pubblicato “Naumachos avventure subacquee”, da cui fu tratta una serie televisiva per la RAI. Nel 1969 a Ustica è stato insignito dall'Accademia Internazionale delle Scienze e Tecniche Subacquee con il Tridente d'oro. Nel 2015 gli è stato conferito il diploma d'onore “Duilio Marcante” al Museo Galata di Genova. Ha vissuto intensamente su una barca a vela pescando corallo. Tra i tanti mestieri esercitati negli anni, non dimentichiamo quello di velaio. Ha scritto numerosi articoli per importanti giornali italiani e stranieri.

Le rose del Bosforo , un corsaro genovese ferma i Turchi Osmani a Costantinopoli

GENOVA Il 7 aprile è stato presentato presso la Libreria L'antico Portale a Genova dalla poetessa Rosa Elisa Giangioia il romanzo Le rose del Bosforo , edizioni Internos, di Franca Sira Sulas, ordinaria di lingue e letteratura francese, che narra la storia di un corsaro genovese che difese Costantinopoli assediata dai Turchi Osmani nel 1453. Le avventure di Giovanni Giustiniani Longo , è il nome di questo “ corsaro “ e le sue vicende, sono reali compresi i personaggi esistiti ricostruendo nella descrizione lo scenario di guerra .

Michele Gazich, una storia di mare e di sangue

SantaMargherita Ligure Sabato 8 aprile, alle ore 16.00, presso il “Punto Incontro della Tigulliana” a Santa Margherita Ligure (Via Belvedere n. 5, piano terra), il Circolo “Amici di S. Margherita Ligure e del Tigullio” ha organizzato, con la collaborazione della

“Tigulliana” stessa, un incontro con Michele Gazich con l’ascolto anche del cd: “Una storia di Mare e di Sangue”, che è la storia di una famiglia, la famiglia di Gazich, in un peregrinare denso di pathos, spesso drammatico ma sempre sereno, tra Istanbul e la Dalmazia e l’Istria. Michele Gazich è musicista, compositore e interprete, portatore di una visione totale della musica, insieme arcaica e contemporanea.

Il suo stile, personale e decisamente innovativo, conferisce al violino, il suo strumento principale, un suono immediatamente riconoscibile, sia quando suona in formazioni classiche sia quando lega la sua opera al mondo dei singer-songwriters: da Michelle Shoked a Mary Gauthier, da Tonic Anderson a Mark Olson.

Gazich è l’incarnazione contemporanea dell’ebreo errante e nel suo viaggio rivive la Zara fascista, le ronde di notte, l’olio e le botte, le bombe degli alleati, la Zara libera, l’arrivo dei partigiani, il nuovo ghetto di Venezia, per i nuovi ebrei senza terra promessa. Senza un Omero. E neppure Gavich è l’Omero di quelle vicende, perché egli non racconta ma vive la storia.

Il musicista e compositore evidenzia anche la breve durata “sogno italiano”, dopo che gli “italiani di Dalmazia”, vengono fatti morire estranei alla Jugoslavia del 1947, come tutti fascisti, mentre l’esodo degli istriani-dalmati viene strumentalizzato dalla destra e dalla sinistra italiane e dimenticato dalle forze del centro per pura ignavia.

Gazich è uomo di una visione universale di ciò che vive. Tra le sue opere particolarmente significative emerge “La via del sale”, con i suoi richiami a Montale e Caproni, e, quindi, al Levante Ligure, con i ricordi, tra l’altro di Fontanigorda.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Riceviamo da Stella Maris un articolo della “ Bussola del Mare”

Da La Bussola del Mare news, marzo-aprile 2017

Realizzato dal Gruppo Giovani Universitari Stella Maris-Seamen's Club

Via Venezia 1A, 16126, Genova - 010-265684

Email: genoa@stellamaris.tv

Piani per ridurre l'inquinamento delle navi

L'Unione Europea pubblicherà il 30 giugno del 2019 una "mappa" completa sull'inquinamento che si baserà sui dati raccolti riguardante l'emissione di CO2.

Dato che l'inquinamento coinvolge anche tutto il settore marittimo, gli armatori sono chiamati a realizzare un piano per ridurre e tenere sotto controllo le emissioni.

Questo argomento è stato discusso nel workshop organizzato dal Propeller Club del porto di Genova a Palazzo San Giorgio. Il compito degli armatori è quello di presentare entro il 31 agosto di quest'anno i piani del monitoraggio, che partiranno nel 2018 e dureranno un anno. Tutto ciò deve essere pronto il prima possibile perché la raccolta dati è molto complessa e richiede molto impegno finanziario per fare il monitoraggio. Inoltre soprattutto vi è bisogno di risorse umane.

Và ricordato che un lavoro in questo senso è continuamente portato avanti dall'Autorità Portuale di Genova che organizza, attraverso il Servizio Ambiente, le attività di comparto suolo, comparto acqua e comparto aria. Infatti, fra i suoi compiti principali vi è la tutela ambientale del territorio portuale, mediante l'utilizzo di strumenti che permettono di

salvaguardare il territorio nel rispetto delle leggi e norme ambientali; l'organizzazione della gestione dei servizi di raccolta dei rifiuti portuali che vengono prodotti a terra ed a bordo delle navi; la progettazione ambientale di bonifica e ripristino di aree interessate da inquinamenti, la diffusione delle informazioni attraverso corsi di formazione ambientale agli addetti ai lavori portuali. Tutti noi possiamo avere come punto di riferimento proprio questa autorità per educarci alla tutela ambientale anche laddove pecceremmo di negligenza.

Manuel Torreblanca

LE ALI DEL MARE

" 1926-2016 " S.A.N.A." E " S.I.S.A."

NOVANT'ANNI DI VOLO DA GENOVA E TRIESTE VERSO IL MONDO CONTRIBUTO AI TRAFFICI MARITTIMI

di Francesco Pittaluga

Nella primavera del 1926 iniziavano i collegamenti aerei della "S.A.N.A.-Società Anonima di Navigazione Aerea" fondata a Genova l'anno precedente dal Senatore Rinaldo Piaggio cui spetta il primato, assieme alla "S.I.S.A-Società Italiana Servizi Aeronautici" degli armatori triestini Cosulich, di avere inaugurato il trasporto di linea passeggeri in Italia.

A novant'anni e più di distanza vogliamo ripercorrere oggi le vicende di queste Compagnie, forse dimenticate dai più ma importanti per il contributo e lo sviluppo che hanno saputo dare ai collegamenti aerei del nostro Paese in complementarità con un traffico marittimo passeggeri allora in pieno sviluppo. L'auspicio è che questa vicenda possa essere uno stimolo ed un momento di riflessione su quello che si potrebbe realizzare in futuro, anche in altri campi, andando a rivisitare un glorioso passato non troppo lontano.

I Piaggio e i Cosulich, promotori dei servizi aerei

Alla metà degli Anni Venti del Novecento l'aeronautica era ormai uscita dalla sua prima fase pionieristica. Le industrie del settore, grazie allo sviluppo che l'impegno bellico profuso nella Prima Guerra Mondiale aveva richiesto, si stavano dando un assetto moderno e più consono alle esigenze del mercato. Nello stesso tempo in campo civile cominciava a delinarsi l'esigenza di nuovi collegamenti aerei rapidi e sicuri, affidati sia a velivoli terrestri ma soprattutto agli

idrovolanti, in un'ottica dei trasporti in cui il mezzo aereo veniva, fra le altre cose, inteso come complementare a quello marittimo, consentendo di raggiungere i principali porti da località più o meno distanti dal mare o comunque interessate ad un potenziale flusso di traffico, passeggeri merci e posta, tale da giustificarne la messa in opera.

Non è quindi un caso che proprio a Genova e Trieste, allora due delle capitali mediterranee e mondiali del traffico marittimo passeggeri, si intravedesse la possibilità di diventare anche importanti poli aeronautici (con un termine mutuato dall'inglese, oggi si direbbe "hubs"), rivolti allora ad una utenza elitaria da cui la componente del traffico migratorio era ovviamente esclusa: l'epoca del trasporto aereo di massa arriverà solo dagli Anni Settanta in poi, con l'avvento del "Jumbo Jet" prima e delle compagnie "low-cost" poi.

Non è quindi un caso che proprio da due importanti gruppi armatoriali, i Piaggio a Genova ed i Cosulich a Trieste, arrivassero le due prime proposte di istituire regolari servizi aerei complementari al traffico marittimo nel nostro Paese. All'epoca del nostro resoconto, inoltre, il Gruppo Piaggio, già presente come sopraccennato da decenni in campo marittimo col "Lloyd Italiano" e altre società, operava da solo in Liguria nel settore aeronautico dopo che agli inizi degli Anni Venti l'Ansando si era disimpegnata per concentrarsi su altro. La Piaggio disponeva di vari stabilimenti sia in Liguria che in Toscana: a Marina di Pisa venivano assemblati i grandi, per i tempi, idrovolanti "Dornier Do J Wal" (in tedesco: balena) che il Trattato di Parigi del 1919 impediva di approntare in Germania. Grazie a questo contratto la Piaggio costruì una ventina di questi aeromobili di cui più della metà vennero impiegati dalla "S.A.N.A.", voluta dai Piaggio stessi e che nell'aprile del 1926, dopo alcuni voli dimostrativi, iniziò le sue operazioni regolari fra l'idroscalo di Genova e quelli di Roma-Fiumicino, Napoli-Molo Beverello e Palermo-Scalo Santa Lucia. L'iniziativa ebbe successo: il mezzo aereo veniva ancora visto da tanti con una certa diffidenza ma costituiva un sicuro richiamo per tutti coloro che, potendo ovviamente permetterselo, sentivano quell'esigenza di modernità e velocità espressa in quegli anni anche in campo letterario, musicale e di costume in genere. Gli anni del "jazz", dei futuristi, di Francis Scott Fitzgerald, per intenderci, in cui l'aeroplano non era considerato solo un nuovo mezzo di trasporto ma anche un modo di vivere più dinamico e un'occasione temeraria ma eccitante di uscire dagli schemi consueti di lunghi, interminabili e spesso scomodi viaggi di superficie.

Col tempo l'aereo sconfiggerà anche il transatlantico sulle rotte oceaniche: nel 1926 la nave era ancora padrona dei mari sulle lunghe distanze, ma l'aereo veniva visto come un possibile mezzo complementare, un pò come avviene al giorno d'oggi coi voli che portano i croceristi ai porti d'imbarco delle loro vacanze sul mare. A Genova, poi, era stato da poco inaugurato il Grand Hotel Miramare davanti alla Stazione Marittima e spesso tanti dei clienti di quest'albergo di lusso erano gli stessi che raggiungevano Genova coi voli della "S.A.N.A." per imbarcarsi successivamente su uno dei grandi e prestigiosi piroscafi di linea che allora movimentavano il traffico del porto ligure.

I primi velivoli con volo “ a vista “

Non è un caso quindi, come abbiamo già fatto rilevare all'inizio di questo resoconto, che i primi promotori di questi servizi provenissero dal campo armatoriale navale: i Piaggio a Genova ed i Cosulich a Trieste. Nel dettaglio, il servizio offerto dalla compagnia aerea genovese, che aveva la sua sede in pieno centro cittadino in Via Meucci 2 e si appoggiava per i servizi di biglietteria alla grande rete offerta dalla "Navigazione Generale Italiana" anch'essa genovese e presente nel bel palazzo di Piazza De' Ferrari poi della Società "Italia" ed oggi sede di rappresentanza della Regione Liguria, prevedeva la partenza dall'idroscalo del Molo Lucedio alle 8.00 del mattino. I passeggeri venivano prelevati da Piazza Acquaverde tramite "auto private con chauffeur in uniforme" come recitava un opuscolo dell'epoca.

Dopo un volo a vista all'altezza di 250 metri circa, con l'incomparabile vista della Riviera di Levante, all'altezza di Pisa, proprio sopra la Piazza dei Miracoli, il grande idrovolante "Dornier" virava lungo la costa tirrenica per atterrare all'idroscalo di Roma-Fiumicino a mezzogiorno. Sosta di un'ora durante la quale ai passeggeri in transito veniva offerto il pranzo e poi decollo alle 13 per Napoli dove si ammarava alle 15 per proseguire alla volta di Palermo dove il lungo volo si concludeva alle ore 18.

Sempre la mattina stesso percorso inverso da Palermo verso Genova, coi due idrovolanti che si incrociavano nel Golfo di Napoli o sul litorale laziale. Il collegamento, molto importante e innovativo per i tempi, permetteva di unire in poche ore tre scali marittimi strategici e la capitale della Nazione. Il volo aveva frequenza all'inizio trisettimanale e poi giornaliera escluso la domenica e c'è da rilevare che l'ottima qualità del materiale utilizzato e l'alto livello di manutenzione fecero sì che lo standard di sicurezza restò sempre elevato: di norma vi erano due idrovolanti in servizio e due in hangar pronti per una eventuale sostituzione.

Inoltre dobbiamo tenere presente che gli idrovolanti si levavano in volo solo in condizioni atmosferiche ottimali. L'operatività era comunque assicurata ad alti livelli e si attestava su di un valore del 84 % annuo. Grazie a ciò, per tutti gli anni in cui la "S.A.N.A." operò, si verificarono solo due incidenti, con conseguente distruzione dei mezzi in ammaraggi un po' troppo violenti ma senza perdita di vite umane: uno davanti a Capri e l'altro durante una manovra d'emergenza a Malta durante un volo diretto a Tripoli.

Un traffico passeggeri di élite/ Le frecce bianche, rosse e azzurre

Come abbiamo rilevato, ci si rivolgeva ad un mercato di "élite": all'inizio del volo alle signore veniva offerto un mazzo di fiori ed un "cadeau" che poteva essere un foulard o una "pochette"; ai signori una più sobria cravatta o una scatola di sigari. Tutti venivano accuratamente pesati prima del decollo perché oltre ai passeggeri si trasportava anche un pò di merce pregiata e soprattutto posta: e non si potevano assolutamente superare i pesi consentiti. Naturalmente allora le cabine degli aerei, sebbene abbastanza confortevoli, non erano pressurizzate ma, come dice sempre l'opuscolo illustrativo, venivano riscaldate tramite speciali stufe elettriche. A bordo, oltre ad una gabbia per l'eventuale trasporto di cani o gatti, era anche presente una toilette, con sistema di smaltimento a cielo aperto e di cui, per ovvia conseguenza, si raccomandava di astenersene dall'uso in concomitanza del sorvolo di centri abitati...! Il prezzo del biglietto andava dalle 500 lire per la tratta Genova-Roma, alle 700 per la Genova-Napoli, alle 850 per la Genova-Palermo.

In un'epoca in cui si cantava "Se potessi avere...Mille lire al mese", non era poco. E c'era addirittura una differenziazione in due classi: quella base ed una, leggermente più cara, che prevedeva a bordo la stessa sistemazione ma, con una differenza in più di circa 100 lire rispetto alle tariffe appena ricordate, assicurava omaggi più ricchi ed il pranzo a Fiumicino compreso nel biglietto, che invece gli altri dovevano pagarsi a parte o accontentarsi di un servizio più sobrio di bibite e tramezzini. I servizi aerei della "S.A.N.A." prosperarono per alcuni anni: ad essa si affiancarono altre compagnie quali la "S.I.S.A" già citata e sulla quale ritorneremo più avanti, , la "TransAdriatica", la "S.A.M.-Società Aerea Mediterranea", la "Aero Espresso Italiana" e altre. In pochi anni le linee si estesero e si ampliarono fino a raggiungere Marsiglia, Barcellona, Gibilterra, Siracusa e Tripoli e, a seconda della destinazione, ad un certo momento vennero identificate con appellativi evocativi quali "Freccia Azzurra", "Freccia Bianca" e "Freccia Rossa": questi ultimi per una curiosa combinazione adottati di recente da "Trenitalia" per i propri convogli adibiti alle linee ad alta velocità. Anche la flotta si modernizzò ed ai primi "Dornier" bimotori, equipaggiati con propulsori "Jupiter-Piaggio" da 600 cavalli e capaci di portare una decina di passeggeri si arrivò ad una seconda serie più capiente e in grado di trasportarne una ventina, i "SuperWal

Do R" quadrimotori, per arrivare ai grandi "Dornier Do X" da 60 passeggeri e ben 12 motori con cui nel 1932 si inaugurarono i voli per la Libia. I passeggeri trasportati variavano fra le 3000 e le 5000 unità annue: cifre che oggi ci fanno sorridere ma che, riportate ai tempi ed alla capacità dei mezzi impiegati, non sono da poco.

Nel 1934, però, come avvenuto in campo marittimo nel 1932 con la concentrazione delle più importanti compagnie marittime nella Flotta di Stato e la creazione delle quattro Società "Italia", "Lloyd Triestino", "Adriatica" e "Tirrenia", il Governo volle fare la stessa cosa in campo aeronautico, raggruppando tutte o quasi le società esistenti nel grande consorzio "Ala Littoria", che darà vita ad una grande compagnia di bandiera in grado di rivaleggiare con le varie "Lufthansa" tedesca, "Air France" francese, "Imperial Airways" britannica e nella quale maestranze e mezzi della "S.A.N.A." e della "S.I.S.A." confluirono e si fusero.

Gli idroscali e le piste di atterraggio

L'idroscalo di Genova e quello di Trieste diverranno quindi non più capolinea ma due dei tanti approdi della nuova società e perderanno man mano d'importanza in quel processo evolutivo che vedrà l'aereo terrestre soppiantare a poco a poco l'idrovolante e si concluderà dopo la Seconda Guerra Mondiale con l'abbandono, da parte delle compagnie aeree, del mezzo anfibia, meno maneggevole e dai costi operativi più alti rispetto ai velivoli che utilizzano piste di atterraggio. In tale prospettiva, a parte la continua attività del locale Aeroclub ed alcuni tentativi episodici come quello della britannica "Aquila Airways" che fra 1955 e 1957 esercì una linea stagionale a mezzo idrovolante utilizzando i grossi "Short Solent" da più di 50 passeggeri fra Southampton, Genova e Santa Margherita Ligure, bisognerà aspettare il 1960 e l'inaugurazione dell'aeroporto "Cristoforo Colombo" per rivedere Genova di nuovo inserita in un traffico aereo regolare, all'inizio grazie ai piccoli velivoli "Heron" del "Itavia" e poi dai più grandi aerei del "Alitalia", erede di quella "Ala Littoria" che in un certo senso, inglobando la "S.A.N.A.", privò la città di una importante compagnia, pioniera del volo commerciale nel nostro paese e che costituisce per Genova e la Liguria uno dei tanti primati che la nostra Regione può giustamente rivendicare. Al pari di Trieste con la "S.I.S.A.", voluta fortemente dai fratelli Callisto, Fausto e Alberto Cosulich e guidata dal suo Presidente Cap. Guido Cosulich che, sempre nell'aprile del 1926, inaugurò una prima linea commerciale, la Torino-Trieste con scali intermedi a Pavia-Ticino e Milano-Naviglio Grande, poi Idroscalo dopo la sua inaugurazione nel 1930, con idrovolanti "Cant 10" cui nel 1928 seguirono i "Cant 22" più capienti, equipaggiati con tre motori Isotta Fraschini e velocità massima di 200 km/h. Scali intermedi e facoltativi lungo il percorso erano previsti anche ad Adria, Ostiglia, Casalmaggiore, Piacenza e Casale Monferrato: in pratica i principali porti fluviali della Valle del Po che costituiva il tragitto obbligato. Il prezzo dell'intero percorso era fissato a 350 lire di allora, costo piuttosto elevato che però non inficiò il successo della linea. Dotata in breve di una flotta di ben cinquanta idrovolanti fra grandi e piccoli, tutti o quasi assemblati negli stabilimenti "CANT" di Monfalcone che altro non erano che la divisione aeronautica dei "CRDA" nei quali i Cosulich stessi avevano forti interessi quali fondatori e proprietari del "Cantiere Navale TRIestino" (oggi "Fincantieri"), al 31 dicembre 1930 la Società eserciva, oltre a quella già citata, le linee giornaliere Trieste-Venezia; Trieste-Fiume-Abbazia-Brioni e le plurisettimanali Trieste-Venezia-Pavia-Genova e Trieste-Brioni-Lussino-Zara-Ancona. Rimanendo circoscritti alla linea Trieste-Torino che inaugurò i servizi della Compagnia, il percorso di 575 km veniva coperto in meno di quattro ore di volo, ossia un terzo del tempo impiegato allora sulla stessa direttrice dal "Orient Express", il treno più veloce nel suo percorso in suolo italiano. Il trattamento riservato ai passeggeri era di alto livello e analogo a quanto riportato riguardo all'attività della "S.A.N.A." genovese e nei vari scali erano stati approntati scivoli speciali atti ad agevolare i decolli in spazi ristretti: a

Trieste vicino al Molo Audace, a Venezia al Lido, a Pavia sul Ticino, a Milano sul Naviglio Grande e a Torino sul Po fra i ponti Umberto e Isabella dove era stato allestito un idroscalo su palafitte. Alle linee già citate seguì poi la Trieste-Brindisi-Atene-Costantinopoli ed i collegamenti con Graz e Vienna. La "S.I.S.A." si specializzò anche nei collegamenti fra le sponde opposte dell'Adriatico coinvolgendo nella sua attività altri scali quali Spalato, Lussimpiccolo, Pola e altri in aperta concorrenza con un'analogha società pioniera del volo regolare in Italia, la "Transadriatica" di Venezia del gruppo finanziario Biroli-Morandi-Venturini.

Genova e Trieste, collegamenti tra due grandi porti, oggi sospesi

In tal modo i tempi di traversata rispetto al mezzo navale diminuivano drasticamente: basti pensare che in idrovolante fra Zara e Ancona occorreva un'ora contro le 10 del piroscafo e che in circa due ore si percorrevano distanze che coi mezzi di superficie richiedevano almeno un giorno o una notte di tempo se non di più. Molto importante il collegamento fra Trieste e Genova che metteva in diretta comunicazione i due grandi porti e che, ripreso in seguito dagli aerei terrestri, è oggi inspiegabilmente sospeso da alcuni anni: nel biennio 1930-31 su tale linea vennero effettuati 553 viaggi con una regolarità oraria del 99,10% e 3575 passeggeri trasportati: il che, come è stato rilevato commentando i dati del traffico della "S.A.N.A.", non è poco, se si pensa che i più grandi velivoli della Compagnia disponevano di un massimo di 12 posti sistemati in un'elegante cabina dotata di "gabinetto da toeletta" e di bagagliaio per circa 4 metri cubi: attigua la cabina di pilotaggio per due piloti e il motorista e, separata da essa, la piccola cabina per il radiotelegrafista. In tempi in cui la maggior parte delle persone preferiva vedere volare gli aerei ma non viaggiarvi sopra, i risultati economici erano anno dopo anno sempre più incoraggianti: i passeggeri infatti aumentavano costantemente mentre, come era giusto auspicare, a poco a poco diminuiva la diffidenza verso il nuovo mezzo di trasporto. Con l'arrivo dell' "Ala Littoria" e la conseguente concentrazione in un unico grande organismo di tutte le società aeronautiche preesistenti, la "S.I.S.A.", già assorbita in un primo tempo dalla statale "Società Aerea Mediterranea", seguì le sorti della "S.A.N.A." e venne inglobata nella nuova Compagnia nazionale. Al momento della chiusura il suo direttore generale Antonio Maiorana tracciò un breve consuntivo dell'attività complessiva della Compagnia, che fino a quel momento aveva totalizzato più di 12.000 viaggi in quasi 29.000 ore di volo trasportando quasi 60.000 passeggeri, 85.000 tonnellate di posta e giornali, oltre a 947.000 tonnellate di merci varie.

La famiglia Cosulich riprese le redini dell'Azienda

Tornò ad operare autonomamente solo nel 1947, quando, a seguito del Trattato di Pace, alcune compagnie aeree italiane vennero autorizzate al volo: la Famiglia Cosulich riprese le redini dell'azienda acquistando negli Stati Uniti sette "Douglas C-47" militari, i famosi "Dakota" derivati dal glorioso e allora onnipresente bimotore "Douglas DC-3" che, riconvertiti al trasporto civile, operarono per un biennio dall'aeroporto "Amedeo Duca d'Aosta" di Gorizia fino al maggio del 1949, quando l'aviolinea venne definitivamente assorbita dalla "ALI-Aviolinee Italiane" poi "Alitalia". L'idroscalo di Trieste, intitolato a Oscar Cosulich tragicamente scomparso in mare, continuò la sua attività in modo discontinuo e piuttosto tribolato affiancato da una struttura approntata a Portorose e operativa in caso di bora: attualmente i suoi spazi sono occupati dalla Guardia Costiera locale e verrà affiancato prima e soppiantato in seguito dallo scalo terrestre di Gorizia, costruito dagli Austriaci nel 1910 e oggi in stato di forte degrado e poi dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari che, da base

esclusivamente militare, verrà adibito al traffico aereo di linea inaugurando i suoi servizi regolari con Roma nel 1961 con un "DC-3" della nuova "S.A.M.-Società Aerea Mediterranea" facente parte del gruppo "Alitalia": anche in questo caso di nuovo quasi in concomitanza con l'inizio dei collegamenti dall'aeroporto "C.Colombo" di Genova . Oggi sia della "S.A.N.A." che della "S.I.S.A." restano solo pochi ricordi, qualche cimelio e gli addetti ai lavori con gli storici aeronautici che se le ricordano: il contributo che queste Società hanno dato al trasporto aereo visto come complementare al traffico marittimo è stato comunque importante ed ha anticipato se vogliamo di tanti decenni, come abbiamo fatto osservare, l'attuale formula del "Fly&Cruise" che vede il mezzo aereo concorrere a trasportare nei porti capolinea un grande numero di passeggeri che poi si imbarcano sulle moderne navi da crociera che hanno sostituito i transatlantici di un tempo.

Navi e aerei sempre più grandi che nulla hanno a che vedere coi mezzi navali e aeronautici evocati in questa rassegna e che, al pari di tanti altri aspetti del nostro recente passato economico, sembrano purtroppo dimenticati o sconosciuti ai più. .

Nostro dovere e piacere è farne rivivere, con la loro memoria, almeno la testimonianza.

Francesco Pittaluga

Genova, 29 marzo 2017

Ingegnere aeronautico/Console Associazione "A Compagna" /Storico aero-navale

Le riflessioni di Silvana Canevelli

dal **Galateo di Giovanni Della Casa**

Una breve considerazione seguendo certi Talk-Show politici di oggi. ..Le parole di Giovanni Della Casa ci riportano alla metà del '500 e, forse, ci riconducono...ad oggi..

<Sono ancora molti che non sanno restar di dire, e come nave spinta dalla prima fuga per calar vela non s'arresta, così costoro trapportati da un certo impeto scorrono e , mancata la materia del loro ragionamento, non finiscono per ciò, anzi o ridicono le cose già dette o favellano a voto. Ed alcuni altri tanta ingordigia hanno di favellare che non lasciano dire altrui. .. Similmente il rompere altrui le parole in bocca è noioso costume, e spiace non altrimenti che quando l'uomo è mosso a correre e altri lo ritiene...E se alcuno sarà pigro nel favellare, non si vuole passargli innanzi nè prestargli le parole, comechè tu ne abbia a dovizia ed egli a difetto, chè molti lo hanno per male, e specialmente quelli che si persuadono di essere buoni parlatori ... >

LE NOTE DI CARLA MANGINI

THOMAS CAHILL, saggista americano . Da "Come gli Irlandesi salvarono la civiltà" ed. Fazi

"Come cadde Roma e perchè"

Nell'ultimo freddo giorno di dicembre dell'anno che contiamo il 406 il Reno si trasformò in un immenso blocco di ghiaccio fornendo quel ponte naturale che centinaia di migliaia di uomini, donne e bambini affamati aspettavano da tempo. Ciò che avremo modo di osservare è l'esatto contrario del potere: la fragilità, in particolare la fragilità geografica dell'impero romano. Viviamo intorno ad un mare - ricordava Socrate - come rane attorno allo stagno" Dalla Gallia alla Britannia sino alla fertile valle del Nilo a sud, fino alle coste dell'Iberia ad ovest, alle spiagge riarse dell'Asia Minore, tutte le province dell'impero guardano al Mediterraneo. E mentre sono rivolte al centro del loro mondo, volgono le spalle a tutto ciò che si trova indietro, oltre le mura romane. Voltano le spalle ai "barbari"...

Alcuni indizi sul carattere della cecità dei Romani sono presenti nella scena lungo il Reno ghiacciato. I legionari sulla sponda romana sono certi di avere le tribù germaniche sopravvento ora e sempre... Ispezionando ora i soldati romani noteremo la calma autorità della loro presenza, la raffinatezza della loro persona, la correttezza del loro atteggiamento: sono splendidi... portano i capelli tagliati secondo la forma del capo, sono rasati di fresco per mettere in evidenza la fermezza della mascella, le loro vesti, le loro divise... sono state create pensando alla forma e al movimento del corpo e il loro fisico vigoroso ricorda le proporzioni delle statue greche... Volgiamoci ora dall'altra parte del fiume, verso le orde barbariche che si affollano nell'obliqua grigia luce invernale. Hanno le barbe incolte, i capelli lunghi, unti d'olio...I loro corpi sono deformati dagli ornamenti, i colori alterati dalla pittura. Tra loro non esiste disciplina...Alcuni uomini sono enormi e muscolosi...le gambe ridicolmente avvolte in indumenti detti "braccae", calzoni. Sono sporchi e puzzano.

Tra loro non esiste disciplina...Agli occhi dei Romani le tribù germaniche sono marmaglia, agli occhi dei Germani la sponda romana era il luogo dove stare... La migrazione barbarica non veniva percepita dai Romani come una minaccia semplicemente perchè era una migrazione eterogenea, anno dopo anno e non organizzata come un assalto in armi.

L'assalto furioso dei "barbari" attraverso il ponte di ghiaccio sul Reno avvenne nel primo decennio del quinto secolo... Si lanciarono alla carica senza previsione o strategia di sorta...armati per lo più della propria disperazione. Abbiamo un'idea del loro numero e della loro disperazione da un parziale calcolo delle vittime: pare che i soli Vandali abbiano perso duemila uomini, senza contare le donne e i bambini, durante la traversata, malgrado la disciplina e l'organizzazione e gli armamenti è chiaro che i Romani non possono respingere il mare germanico.

FINE