

[DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al   
www.facebook.com/briata stefano e facebook.com/dlnews2008/](#)

## **IL PORTO SEPOLTO**

**GENOVA** .Mille a Palazzo Ducale ad ascoltare il sen. Renzo Piano che racconta come ha sepolto il Porto Vecchio nel 1992 rilanciando il Waterfront e il Blue Print affinché la città restituisca gli spazi che appartengono al mare, dove era, da ponente a levante . Mi ricorda il Porto sepolto di Giuseppe Ungaretti ,versi del 1916, alla ricerca del porto sommerso nella propria anima, simbolicamente espressa dal porto sommerso di Alessandria d'Egitto. Forse Piano, tra tecnica e architettura , voleva fare anche filosofia; purtroppo il Porto Vecchio con i suoi antichi ponti, Embriaco, Spinola, Morosini, Calvi sono stati sacrificati dopo centinaia di anni al Porto Vecchio, un complesso ludico e turistico ( esclusi Acquario e Museo del Mare in Darsena ). Dove sono i Lo Basso, la Rollandi, Iozzi, la Airaldi e altri storici per testimoniare che il Porto sepolto a Genova riposa nello specchio acqueo del Porto Antico ?

**Il pubblico non deve conoscere la storia ?**

**E che cos'è questo teorema dell'acqua di mare che da ponente arriverà alla Fiera, fatta a pezzi ( leggetevi l'intervista di Andrea Plebe su Il Secolo XIX del 3 maggio ) e la terra si ritira , quando in tutti i Paesi del mondo ( Singapore insegna ) è la terra che strappa al mare le superfici che le servono. Concludendo con la Fiera, date un'occhiata alla nuova Torre Piloti davanti al padiglione Jean Nouvel , non vi sembra un po' “anemica” ?**

**I mille del Ducale avranno, data la materia specifica e complessa , capito qualcosa pur supportati dagli interventi culturali di Maurizio Maggiani? ( DL )**

## **IL GOVERNO OMBRA DELLA BUROCRAZIA**

**Da ItaliaOggi del 5 maggio riprendiamo un breve passo dell'editoriale di Paolo Panerai sul governo ombra in Italia, ritenendo che molti italiani , o non leggono nulla o leggono solo le conversazioni nei social; scrive Panerai: “il governo ombra è il governo dei superburocrati , che certo non può emanare leggi , ma può realizzarle di fatto o modificarle , potendo operare con i regolamenti alle leggi che esistono già”. Panerai riporta una frase dell'ex vice presidente di Unicredito, Fabrizio Palenzona, grande frequentatore di ministeri : “ I super burocrati, direttori generali, , capi di gabinetto, capi delle segreterie tecniche dei ministeri, Consiglio di Stato, Tribunali amministrativi regionali, e via dicendo, sono loro che esercitano larga parte del potere governativo**

anche quando un governo è in carica... non aggiungiamo i tempi per fare una nuova legge... “

*Il commento lo dedico alla signora Gianna Camalich che si è battuta fino allo stremo contro la burocrazia del MIT, le certificazioni, gli esami per la carriera degli ufficiali della marina mercantile; ma è tutto il Paese contaminato da sempre dalla burocrazia, lo sanno i giovani? (DL)*

## UGO SALERNO E GIUSEPPE BONO

Desideriamo inserire nella nostra carretta telematica due illustri “ passeggeri “ , l'ing. Ugo Salerno ( con cui ho una lunga amicizia costruttiva ) e il dottor Giuseppe Bono, due personaggi che, l'uno dalla sede del Registro Italiano Navale, l'altro dalla Fincantieri , operano a tutti i livelli nazionali e internazionali per dimostrare competenza e professionalità, spirito imprenditoriale, aprendo varchi nella burocrazia, considerando il mondo una ricca opportunità di lavoro e di iniziative economiche.

## RISALGO A BORDO DI “ QUESTA NAVE “ di Anna Bartiromo

Risalgo nuovamente a bordo di "questa nave ", cui sono particolarmente legata e a cui mi onoro di appartenere, con un certo ritardo non dovuto ad una mia indolenza bensì a situazioni contingenti che me lo hanno impedito; tuttavia, avverto comunque il bisogno di scusarmi con il resto dell'eccellente equipaggio. Devo dire che mi sento come un marittimo al primo imbarco o piuttosto come un alunno che non abbia fatti i compiti...Comincerò dalla VIA DELLA SETA, LA CINA E MARCO POLO. - antesignano di tutto rispetto-, credo che sia stato per troppo tempo e a torto dimenticato. Partito da Venezia, attraverso l'ASIA CENTRALE, fino alla lontana Cina, quando l'EUROPA sapeva quasi niente di queste popolazioni, vi rimase per ben 17 anni prima di far rientro in patria, consegnando nelle sue memorie un ampio spaccato degli usi, dei costumi, della Storia e delle tradizioni di questa terra a testimonianza e memoria del suo impegno e dei suoi studi. Con un simile antesignano prima o poi ci si doveva pur arrivare a rivalutare la Via della Seta, soprattutto valorizzandone il percorso attraverso l'ITALIA, terra sicuramente molto amata e ricca di opportunità per tutto ciò che il territorio e le sue menti eccelse possono offrire, ma, ahimè, troppo spesso, frenata dalla lentezza nell'agire di chi dovrebbe prendere decisioni più immediate. Oggi, però, con l'ampliamento delle rotte, i collegamenti più agevolati ed una più oculata e professionale valutazione degli scambi commerciali, potremmo arrivarci

evitandone gli svantaggi a favore di un commercio meglio strutturato. Aggiungerei che, se non tutto, almeno in parte, "IL MILIONE" debba essere oggetto di studio nelle scuole, giusto per avere una panoramica di una realtà storico-sociale così lontana da noi. XIII -XIV secolo. Da particolare corredo a questa speciale news fa, di certo, l'ampio contenuto dalle riflessioni profonde ed istruttive dello scrittore "GIBRAN" cui Masimo Granieri ci ha gentilmente consentito di accedere attraverso la lettura de "il Profeta" di cui riporto alcune frasi che sento più vicine al mio modo di essere quali: ' Amare la vita nel lavoro è vivere più intimamente il più intimo segreto della Vita, e ' Quando operate con AMORE legate voi stessi a l'uno, all'altro e a DIO. La successione degli argomenti trattati nel testo, il mezzo espositivo, le tematiche proposte, (sebbene diverse per contenuti riferimenti e destinatari ), nella loro complessità filosofica, Dio a parte, mi richiamano in qualche modo al: Così parlò ZARATHUSTRA, un libro per tutti e per nessuno, di FREDERICH NIETZSCHE dove, però, non c'è un soggetto specifico cui inviare il messaggio. Quanto all'amico Stefano, sono ben lusingata dalla sua condivisione, questo mi dice che non sono sola in tale valutazione. Ed ora il mio ultimo pensiero va all'amico UGO DODERO , alla sua dipartita da noi, sperando che, da lassù, possa continuare a seguirci, ovvio, con maggiore serenità. Un saluto,

**Anna Bartiromo**

## **Francesco Pittaluga interpreta Aldo Moro**

*Il nostro illustre collaboratore , non pago delle sue numerose iniziative tecniche e culturali, si è cimentato anche in una interpretazione drammatica della nostra storia. Eccezionale eclettismo, grande Francesco*

I giorni di prigionia del Presidente D.C. Aldo Moro, rapito dalle Brigate rosse con l'uccisione della sua scorta il 16 marzo 1978 e fatto ritrovare cadavere il 9 maggio nel bagagliaio di una Renault rossa in via Caetani, nel centro di Roma  
Gli interpreti : Aldo Moro Francesco Pittaluga ,Anna Laura Braghetti Letizia Merello Mario - I° brigatista Matteo Pastorino Prospero - II° brigatista Roberto Pocaterra Agnese Moro Cristina Paci  
Voce narrante Giuditta Gamenara :Voce storica Gigi Picetti  
La cantautrice Laura Lunetta  
Regia: Andrea Ansaldo  
Il dramma è stato rappresentato al teatro S. G. Battista a Genova , Sestri Ponente il 4 maggio 2018 dal Gruppo Teatrale del mercoledì.

## VINCITORI E VINTI, LA LEZIONE DELLA STORIA

### TRIESTE E LA VIA DELLA SETA

di Adriano Verani

TRIESTE, Via della Seta o non Via della Seta, Trieste tira sempre il collo e mentre le chiacchiere corrono, i finanziamenti arrivano a gocce. Quello che deve essere preteso è che la funzione del Governo italiano quale garante del Memorandum di Intesa sia stabilita senza equivoci. A Genova arrivano carrette di soldi pubblici ; a Trieste i cespiti del Porto che sono di proprietà dell'Amministrazione, cioè nostri, di noi triestini, girano a Roma per chissà quali ambulacri e solo in dosi omeopatiche arrivano a casa; con quei quattrini non avremmo bisogno di pitoccare nulla ma l'Autorità potrebbe accedere a mutui per tenere la struttura allo stato dell'arte; chissà dal 1954 ad oggi ( 63 esercizi contabili ) quanti dindini se ne sono 'cchiuti'! Nella stadera dei bilanci, non contano solo le partite misurabili quanto anche le distorsioni negative prodotte da imposizioni che confliggono con i patti accettati . L'Allegato VIII deve esser applicato in toto senza trucchi o riserve mentali ( e non solo quello, ma ove possibile, tutti dal VI al X ) e con tutte le sue possibilità che sono enormi; ma non ci devono essere interferenze o atti di bloccaggio.

Naturalmente viene opposta una panoplia di leggi e di norme da foro interno ma queste non possono prevalere su un Trattato Internazionale; un Trattato Internazionale non può essere messo in soffitta o demolito da una qualche specie di usucapione ma può essere abrogato solo da un altro Trattato Internazionale. E' stato fatto questo? No! E dunque le leggi interne non valgono ovvero valgono in quanto imposte e con l'assunto del silenzio assenso e cioè che nessuno degli aventi diritto ( tutte le nazioni dedite al commercio marittimo e senza discriminazione di bandiera) opponga riserva. Trieste nell'agosto del 1914 era una bella pianta in rapidissima crescita economica e demografica ; dal novembre 1918 ad oggi pare che mentre le viene pisciato addosso acido solforico i distributori di sonniferi dicano che si tratta invece di acqua di colonia. Attenzione, gli eventi sono imprevedibili e a tirare la corda si producono fratture pericolose che portano a soluzioni delle più varie. Frattanto, per quanto riguarda la procedura di infrazione U.E. D'Agostino faccia quello che deve fare e dica quello che deve dire: Trieste, per le sue

salvaguardie trattatistiche non può essere oggetto di penalizzazioni fosse anche di un solo penny ! Potrebbe essere tacitato con un atto di imperio solo dal Governo in carica e allora avremo la prova provata di tutta la gestione della ' carpetta Trieste'. Certo, è fuori di dubbio che sentiremo i lai dei soliti noti dalla memoria corta e selettiva che piangerebbero la manipolazione della concorrenza; ci sarà da spanciarsi dal ridere!

Ma anche sperare serve a salvarsi il fegato; a 73 anni avrò anche il diritto di starmene in pace. Si dice:" In cent'anni e in cento mesi, l'acqua torna ai suoi paesi!"

E se fosse vero? Per il resto, le chiacchiere consolatorie, anche ben paludate, stanno a zero!

**Adriano Verani**

## **NON abbiamo “ liquidato TRIESTE “ di Tobia Costagliola**

Anche sulla situazione di Trieste avevamo espresso le nostre opinioni non solo relative alla "marcia in più" dello storico porto dell'impero Austro-Ungarico. Tra l'altro, avevamo ben stigmatizzato come, soltanto l'anno scorso, il ministro Delrio in nome del Governo Italiano, aveva dato il via alla emanazione dei decreti attuativi del funzionamento dei Punti franchi di Trieste previsti dallo storico trattato internazionale citato da Verani con cui credo di essere in perfetta sintonia ( almeno per il contenuto del suo messaggio). Per i nostri lettori ricordo, comunque, come abbiamo dettagliatamente descritto la storia dei Punti Franchi di Trieste, pur senza essere storici.

Inoltre, col 25 DLNEWS 2017, in occasione della promulgazione dei famosi decreti attuativi annunciati in " pompa magna" da Delrio, mettemmo in evidenza,, senza alcuna polemica, che il vanto " menato" dal Ministro che sottolineava la realizzazione di un altro "tassello" della riforma dei porti prevista dalla legge 84/94 in realtà era una mistificazione. A voler essere più benevoli si può ripetere che quella cerimonia del 27 giugno 2017 era l'evidenza del colpevole ritardo con cui , finalmente, si attuavano i Punti Franchi o Porto Franco di Trieste. Precisammo anche che il ritardo non era riferito alla legge 84/94 e che, a maggior vergogna, era riferito alla data del trattato di Pace del 1947, alla data del Memorandum di Londra del 1954 e alla data dei decreti attuativi del '55 e '59....

Spero tanto che Verani abbia letto tutte le News e non creda che abbiamo superficialmente "liquidato" Trieste con la 16 DLNEWS 2018 ignorando la Storia. Un caro saluto.

**Tobia Costagliola**

**LEZIONI DI NAVIGAZIONE NEL NOSTRO CLUB**

## RERUM NAUTICARUM SCRIPTORES

di Silvestro Sannino

## LE OPERE DI MARIO VULTAGGIO/ IL QUARTO VOLUME

Mario Vultaggio – Navigazione Astronomica – Giannini Editore 2016

Il Prof. Emerito Mario Vultaggio mi ha inviato, con squisita cortesia, il suo quarto volume che tratta della Navigazione Astronomica; volume che ancora non avevo quando ho recensito i tre tomi nel 10 DL NEWS del 11 marzo 2018. Il libro contiene tutti gli argomenti classici nel suo genere. Le relazioni trigonometriche per risolvere i triangoli sferici sono ricavate, oltre che con i metodi tradizionali, con una originale applicazione della matrice di rotazione. La fenomenologia della sfera celeste ed i problemi della misura del tempo costituiscono la premessa per esaminare il punto nave astronomico, a partire dalla circonferenza di altezza, studiata sulla sfera e sulla carta marina, per passare alle rette di altezza ed alle bisettrici di altezza. Lo strumento di osservazione è sempre il classico sestante ottico al quale l'Autore tempo addietro dedicò uno studio particolare con proposte innovative. La correzione delle altezze osservate e la costruzione delle Effemeridi Nautiche completano le conoscenze propedeutiche necessarie per affrontare i vari metodi numerici e grafici per la determinazione del punto nave astronomico; punto che va valutato in funzione degli errori di osservazione in relazione alle migliori condizioni da realizzare per renderlo ottimo.

Si può dire che nel libro di Vultaggio sono comprese tutte le varianti di un argomento che ha subito una lunga evoluzione, dai tempi più remoti alla Guerra del Golfo Persico del 1991 quando la disponibilità del GPS (Global Positioning System) per usi civili ha consentito per la prima volta al navigante di solcare tutti i mari del mondo senza l'aiuto degli astri. Il libro del Prof. Vultaggio costituisce dunque l'Alfa e l'Omega della navigazione astronomica trattato in modo da essere fruibile per i tradizionali capitani oltre a fornire alcuni approfondimenti per inquadrare la materia in modo sobrio e completo. E proprio perché la Navigazione Astronomica può non essere più il cardine operativo dell'andare per mare conviene ricordare brevemente quello che è stata nella sua plurimillennaria evoluzione, non solo per l'arte nautica, per la tecniche ma anche per lo sviluppo del pensiero scientifico e filosofico.

## FILOSOFIA E STORIA DELLA NAVIGAZIONE

ASTRONOMICA/ Nelle accademie navali il sestante è sempre attuale

Se ci troviamo in un certo punto della superficie terrestre i fenomeni astronomici legati ai moti della Terra ci appaiono con ben determinate caratteristiche. Mutatis mutandis, se osservo in un dato istante certi fenomeni con determinati tratti e parametri rilevabili significa che mi trovo in una posizione univoca della Terra. E' questo il problema scientifico che l'uomo ha dovuto imparare a risolvere per muoversi con intenzione e precise finalità.

L'uomo camminatore e l'homo marinus, già prima che Omero descrivesse la navigazione astronomica di Ulisse (Od. V, versi 269 – 277) utilizzava gli astri per sapere: Dove sono? Dove vado?. E questo sia per i popoli Occidentali sia per gli Orientali, Polinesiani e Micronesiani inclusi. Arato da Soli nel III a.C. ripete Omero precisando che i Fenici usavano riferirsi all'Orsa Minore (Cinosura) mentre i Greci preferivano orientarsi con l'Orsa Maggiore. Il giovane poeta Marco Anneo Lucano fornisce, nell'ottavo libro della Farsaglia, ai versi 172 – 184, la tecnica più elegante e più compiuta della navigazione astronomica antica con la quale il navigante era in grado di avere affidabili riferimenti direzionali e di conoscere la latitudine con la precisione di qualche frazione di grado mediante l'impiego del metodo comparativo o differenziale, con risultati analoghi a quelli conseguiti dai Polinesiani nel lontano Oceano Orientale (Pacifico).

Per tutto il medioevo non si registrano progressi sensibili nella navigazione astronomica; anzi con l'introduzione della bussola magnetica nel XII secolo il marino tende a osservare poco gli astri. Le navigazioni dei Portoghesi lungo le coste africane fanno emergere l'esigenza di conoscere la latitudine, nei due emisferi, con precisione alla frazione di grado. Gli astrologi ed i maestri di portolani realizzano le prime tavole ed i primi strumenti nautici (quadrante e astrolabio). Comincia anche a fiorire una letteratura specifica sull'arte nautica nella penisola iberica (Regimiento di Monaco, F.Faleiro, Medina, Cortes etc.) mentre C. Colombo è il primo navigatore a utilizzare le eclissi di Luna, mediante le effemeridi del Regiomontano, per determinare la longitudine. I secoli XVI, XVII e XVIII vedono i migliori scienziati ( Nounes, Stevin, Galilei, Huygens, Newton, Halley, Euler, Bouguer ed altri) impegnati a risolvere i problemi della navigazione ed a integrazione degli studi scientifici a metà seicento vengono fondati gli Osservatori di Parigi e di Greenwich per finalità navigatorie. A coronamento di tali studi e impegni politici, in un ventennio magico (1750-1770), vengono introdotti: il cronometro marino di J. Harrison; il sestante ottico per opera di Hadley, Godfried, Airy; il Nautical Almanac di Nevil Maskelyne. Subito i grandi navigatori come Bougainville e J. Cook possono fare navigazioni mondiali e determinare la posizione della nave con la precisione di frazioni di primi di arco, pari a qualche decimo di miglio marino. La letteratura nautica è ricca di opere pregevoli sul piano scientifico e nello stile espositivo. Gli studi sulla cronometria fervono alla fine del settecento e per tutto l'ottocento. Nomi come T. Mudge, P. Le Roi, F. Berthoud, A-L. Breguet appartengono alla storia della tecnologia ed ancora oggi le aziende eredi producono eccellenti cronometri meccanici con prezzi che arrivano ai 15.000 euro. Le tavole astronomiche ad uso nautico consentono di utilizzare anche il metodo delle distanze lunari per la determinazione della longitudine, metodo che richiede però calcoli un po' lunghi. Ma è un uomo di mare, anche se ha studiato ad Harvard, il capitano americano Thomas Sumner, a scoprire che la misura dell'altezza di un astro definiva un luogo di posizione (della nave nel caso specifico). E' una scoperta geniale,

frutto di intuito e attenta riflessione, che era sfuggita all'analisi dei migliori astronomi del '700 e del '800. Sumner fornisce anche un metodo per tracciare la retta di terra o retta d'altezza ( arco di circonferenza d'altezza in un intorno del punto stimato). La scoperta di Sumner stimola numerosi studi con opere il cui stile risulta spesso elegante con un linguaggio che trascende la specificità tecnica. L'ufficiale di marina francese Marq de Saint-Hilaire nel 1873 propone un metodo di tracciamento della retta d'altezza che sarà poi universalmente adottato in seguito. In parallelo fioriscono numerose proposte di tavole per facilitare i calcoli e rendere più spedito il tracciamento delle rette d'altezza. Si apre quindi una prospettiva più fine per valutare l'accuratezza del punto nave astronomico mentre avanza nelle marinerie la propulsione termica con macchine alternative a doppio effetto, turbine a vapore ed infine il propulsore a motore Diesel. L'analisi degli effetti degli errori di osservazione si concretizza in alcune teorie che a cavallo tra '800 e '900 trovano interpreti di buon livello. In Italia si distinguono gli ufficiali di Marina A. Alessio, L. Tonta ed infine G.Simeon che sarà il titolare della prima cattedra di Astronomia Nautica presso l'Istituto Universitario Navale, voluto con tenacia da P. Leonardi Cattolica. Per tutto il '900 si affinano diverse teorie del punto nave astronomico con la ricerca delle migliori condizioni sia per quanto concerne la precisione sia per l'economia dei calcoli. Il limite di un punto nave non continuo nel tempo e con cielo coperto stimolerà la ricerca di altri sistemi di navigazione, radioelettrici e satellitari, che alla fine del "secolo breve" manderanno in pensione(?) la navigazione astronomica. Il libro di Vultaggio ripercorre gli aspetti scientifici e tecnici della materia. I metodi operativi trovano soluzioni aggiornate, efficaci e di sufficiente economia. Ma Vultaggio trova il modo di mettere lo studioso o comunque l'interessato in condizione di costruirsi Effemeridi e tavole nautiche in modo da renderlo indipendente dalle pubblicazioni tecniche che tuttavia, per fortuna, continuano ad essere prodotte per l'impiego classico. E non bisogna trascurare un piccolo particolare. La navigazione astronomica non dipende da nessuna potenza politica titolare di sistemi quali il GPS e simili.

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

## **A PROPOSITO DI ALCUNI RECENTI FENOMENI DI "BULLISMO" NELLA SCUOLA.**

I sistemi di informazione hanno riportato con molto clamore l'episodio di "bullismo" di recente consumato presso l'Istituto Tecnico Commerciale di Lucca. Molte dichiarazioni, così come riportate, appaiono infondate sul piano giuridico e questo conferma, ancora una volta, che in tema di Scuola e di Legislazione Scolastica in Italia si vive spesso di opinioni, di sensazioni. In attesa che si conoscano meglio i termini dei fatti accaduti ed i relativi provvedimenti adottati si può fare qualche considerazione generale.

Il ruolo di docente è stato progressivamente svuotato dei contenuti culturali e pedagogici mentre i "media" continuano a proporre riferimenti, paradigmi legati solo a logiche di tipo economico. Tu docente guadagni meno di 2000 euro al mese? Non sei nessuno! Non puoi indicare a noi modelli di vita, non hai l'autorità né l'autorevolezza

per dare indicazioni a noi, studenti e spesso anche genitori! Riforme scellerate introdotte negli ultimi anni hanno disorientato anche i più tenaci e ben disposti cittadini. Una volta se uno diceva Provveditorato (agli studi) si capiva a cosa si riferiva! Oggi se uno parla di Centro dei Servizi Amministrativi (CSA) e dovrebbe aggiungere provinciali del MIUR, disorienta anche la persona più attenta. L'educazione senza aggettivi, per eccellenza ha dovuto cedere il posto a mille educazioni insipide e fuorvianti (educazione sociale, legale, stradale, sessuale, ambientale, costituzionale, alla salute, etc. etc.) in uno scenario in cui da nessuna parte si discute delle finalità del sistema educazione-istruzione formale e delle relative fonti. E lo stesso dicasi per l'attività OECD (OCSE) in tema di istruzione a livello planetario! L'autonomia scolastica impone all'art. 4 del relativo Regolamento che le Istituzioni scolastiche devono valutare, ogni anno, i risultati del loro operato ed invece si assiste solo e sempre al solito autoreferenzialismo. Una volta il Capo di Istituto veniva chiamato Preside ed il significato letterale, culturale e semantico del termine non dava luogo ad alcuna ambiguità; esso è stato sostituito da Dirigente Scolastico, dal sapore molto burocratico e poco culturale, in omaggio all'imperativo che occorre operare per il "cambiamento", termine che non mi sembra sia suggerito dalla Bibbia! Eppure qualcuno diceva che occorre cambiare tutto per non cambiare niente! Ed infine chi garantisce che cambiare implica migliorare? Sì, termini come razionalizzare l'esistente, eliminare le carenze, superare le difficoltà, ricercare soluzioni più economiche, più igieniche, più eleganti sono stati usati con profitto anche nella scuola, non molto tempo fa, ma poi sono stati dismessi. E poi facciamo tanto chiasso stonato se succede qualcosa. Gente come Karl Popper, come Karol Jozef Wojtyła ed altri illuminati mettevano in guardia con veemenza dalla cattiva maestra che entra nelle nostre case senza bussare e ci pervade della sua malefica nullità quasi assoluta!

**Silvestro Sannino** Torre del Greco, 30 aprile 2018

## **Roma e Cartagine: due civiltà a confronto**

**Carissimi Amici de Il Mare, siamo lieti di invitarVi martedì 15 Maggio 2018 ore 18.30 presso la Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 00186 Roma per la presentazione del nuovo volume delle Edizioni di Storia e Studi Sociali**

**Roma e Cartagine: due civiltà a confronto (€ 14)**

di Oscar Belvedere, Pino Blasone, Rossana De Simone, Stefano Medas, Carlo Ruta, Francesco Tiboni, Sebastiano Tusa

Saranno presenti alla presentazione gli autori:

Pino Blasone, filosofo ed esperto del mondo islamico

Carlo Ruta, saggista e storico del Mediterraneo

Francesco Tiboni, archeologo navale

Sebastiano Tusa, archeologo e assessore alla Cultura e Identità Siciliana

coordineranno la serata: Pina D'Alatri, docente e giornalista e Giulia D'Angelo della Libreria Il Mare

*Roma e Cartagine: due mondi mediterranei distanti e tuttavia vicini. Due realtà che emergono dal fondo della storia perché destinate entrambe a diventare grandi potenze del Mediterraneo. Nella prima fase trattano, si accordano sui commerci, cercano di stabilire una convivenza con reciproci vantaggi. Questo fino al quarto secolo, quando Roma ancora non si sente pronta per sostenere uno scontro con la potenza "frontaliera". Poi si dipana una lunga vicenda di conflitti che alla fine vede Roma vincitrice e Cartagine umiliata fino alla estrema distruzione. Essa risorgerà dalle proprie rovine a partire dal periodo di Augusto, che apre a Roma l'età del principato. Essa conserva ancora tradizioni fenicio-puniche, ma diventa una Cartagine romana, Sarà quindi un'altra storia. Due civiltà allora che s'incontrano e si scontrano, che non mancano comunque di similitudini, a partire dal sacro e dalle arti, che vedono ambedue fare i conti con la grecità. Entrambe si lasciano contaminare da miti e stili artistici ellenici, senza comunque rinunciare a tradizioni proprie. Entrambe coltivano un ethos patriottico, fatto di eroismi civili e militari, di impulsi predatori e ragione. E danno una propria impronta alla storia antica. Cartagine proietta i propri commerci oltre i confini delle Colonne d'Ercole. Tenta il periplo dell'Africa e punta, dall'Atlantico, verso le coste della Bretagna. Roma conquista i popoli italici ma non li umilia, tesse la propria tela del diritto, cerca di fare un uso razionale della forza che si esprime anzitutto attraverso le sue legioni. Alla fine conquista l'intero Mediterraneo. Tante vicende, insomma, e tanti interrogativi aperti, su cui intervengono gli studiosi autori di questo libro: Oscar Belvedere, Pino Blasone, Rossana De Simone, Stefano Medas, Carlo Ruta, Francesco Tiboni, Sebastiano Tusa.*

## Assegnata la Stella al Merito del Lavoro al Comandante Scotto Di Vettimo

È stata conferita il primo maggio, a Salvatore Scotto Di Vettimo, Comandante della Ignazio Messina & C. S.p.A., la “Stella al Merito del Lavoro” della Repubblica Italiana che comporta il titolo di “Maestro del Lavoro”.

Questo prestigioso riconoscimento viene assegnato a cittadini italiani che abbiano prestato attività lavorativa ininterrottamente per un periodo minimo di venticinque anni alle dipendenze della stessa azienda, o di trent'anni alle dipendenze di aziende diverse, distintisi per singolari meriti di perizia, laboriosità e buona condotta morale. Il Comandante Salvatore Scotto Di Vettimo lavora con il Gruppo Messina dal 1975 ed è attualmente Responsabile dell'Area Traffico/Piani di Carico/Gestione Flotta e Noleggi.

## CORSO DI FORMAZIONE GRATUITO PER «CRUISE CONSULTANT»

La Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile organizza, in collaborazione con MSC Crociere - compagnia di crociere leader di mercato in Europa – e finanziato dalla Regione Liguria il corso gratuito di formazione professionale alla figura di «Cruise Consultant», importante risorsa impiegata a bordo delle navi da crociera per la quale sono richieste doti commerciali, comunicative e di socializzazione. Il «Cruise Consultant» è infatti un vero e proprio incaricato alle vendite, chiamato a lavorare e ad interagire direttamente con i passeggeri per promuovere la commercializzazione di future crociere presso gli ospiti della nave.

**Il corso di formazione in oggetto, inserito nell'ambito del progetto cofinanziato dall'Unione Europea - Fondo Sociale Europeo 2014-2020, offre concrete opportunità di lavoro e di inserimento professionale a bordo delle navi MSC Crociere. MSC Crociere si è impegnata infatti ad assumere, con contratto a tempo determinato della durata di 6 mesi, almeno il 70% degli allievi che avranno terminato con esito positivo il percorso di formazione.**

**Il corso è riservato a 22 persone maggiorenni, disoccupate o in stato di non occupazione, cittadini comunitari ed extracomunitari con permesso di soggiorno illimitato, in possesso di un diploma quinquennale di scuola secondaria superiore, di un'ottima conoscenza della lingua inglese e di una buona conoscenza di una seconda lingua straniera.**

**Le lezioni si svolgeranno a Lavagna, presso Villa Spinola Grimaldi, e avranno una durata complessiva di 240 ore, di cui 24 ore di stage a bordo. La frequenza è obbligatoria. L'accesso al corso è subordinato al superamento delle prove di selezione. Gli interessati dovranno presentare domanda di iscrizione entro la data di scadenza del bando - 10 maggio 2018 -, reperibile sul sito [www.accademiamarinamercantile.it](http://www.accademiamarinamercantile.it). Per informazioni: Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile - Villa Spinola Grimaldi, via Aurelia 272 - 16033 Lavagna (Genova) - tel. 0185.394082 - orario 9.00-16.30 da lunedì a venerdì.**

## **TECNOLOGIA NAVALE**

### **SEI NAVI RO/RO IBRIDE AL GRUPPO GRIMALDI**

**Sistema flussi di aria sotto la chiglia per ridurre la resistenza idrodinamica**

**Firmato l'accordo con i cantieri Jinling per le prime unità di un ordine di 12 navi Napoli, 27 Aprile 2018: Nell'ambito del proprio programma di potenziamento e ringiovanimento della flotta già anticipato negli scorsi mesi, il Gruppo Grimaldi ha firmato ieri l'accordo per la costruzione di sei nuove navi della categoria ro/ro, per un investimento totale di oltre 400 milioni di dollari. Il cantiere cinese Jinling si è aggiudicato la commessa, rafforzando la collaborazione con il gruppo partenopeo, operatore leader a livello mondiale nel settore ro/ro.**

**Le nuove unità, la cui consegna è prevista a partire dal 2020, avranno una lunghezza di 238 metri, una larghezza di 34 metri ed un tonnellaggio lordo di 64.000 t. Esse saranno capaci di trasportare oltre 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer. La capacità di carico dei garage di queste navi è doppia rispetto a quella delle più**

grandi navi attualmente operate dal gruppo partenopeo e tripla rispetto alla generazione precedente di navi ro/ro, ma con lo stesso consumo di carburante a parità di velocità: ciò significa un'efficienza raddoppiata misurata in consumo / tonnellata trasportata.

Il design delle nuove costruzioni chiamate “Grimaldi Green 5th Generation” (GG5G) è stato concepito dall'Ufficio Tecnico ed Energy Saving del Gruppo Grimaldi con l'aiuto dello studio di ingegneria Navale Knud E. Hansen ed incorpora elementi innovativi in parte già brevettati e protetti da copyright.

Si tratta dei primi esemplari di una nuova serie di navi ro/ro hybrid, ovvero che utilizzano carburante fossile durante la navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo “zero emission in port”. Durante la sosta in banchina, esse sono infatti capaci di soddisfare le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione mediante gli shaft generators e con l'ausilio del cosiddetto sistema peak shaving, nonché di 600 m2 di pannelli solari.

L'altra principale innovazione tecnica di queste navi è il sistema dei flussi d'aria sotto la chiglia nella direzione di marcia emessi da numerosi ugelli che creano un tappeto di bolle d'aria sotto la nave, ovvero un sistema di cuscinetti pneumatici che riduce la resistenza idrodinamica all'avanzamento dello scafo e di conseguenza le emissioni nocive derivanti dal consumo di carburante.

Lo scafo è anche verniciato con speciali pitture siliconiche non tossiche caratterizzate da bassa rugosità superficiale il che permette di ridurre l'attrito con il mare e non rilasciano in acqua alcuna sostanza.

Per quanto riguarda emissioni di zolfo, speciali dispositivi di bordo combinano lo zolfo emesso dai cilindri propulsivi con il sale contenuto nell'acqua di mare, sfruttandone la naturale reazione chimica, producendo gesso, che può essere riutilizzato a terra o smaltito in natura.

Tre di queste navi saranno operate da “Grimaldi Lines” nel Mediterraneo mentre le altre tre, della categoria ice-class, saranno acquistate dalla società controllata Finlines ed impiegate nel Mar Baltico.

## **IL GRUPPO ONORATO VARA PER TIRRENIA LA PIÙ GRANDE RO-RO DEL MEDITERRANEO**

**FLENSBURG** La più grande nave traghetto per il trasporto merci mai impegnata in Mediterraneo. È questo il primato con il quale si è presentata ufficialmente, con la cerimonia di varo, la “Alf Pollack”, la prima di due navi ro-ro gemelle che la famiglia Onorato ha commissionato al cantiere tedesco Flensburger. L'unità, lunga fuori-tutto 209,79 metri con una stazza di 32.770 tonnellate e un pescaggio di 6,80 metri, ha una capacità di trasporto di 4.100 metri lineari di carico e può imbarcare più di 300 semirimorchi.

In autunno, quando sarà pronta a entrare in servizio, la “Alf Pollack”, che batterà bandiera italiana e che avrà la “livrea” e i colori di Tirrenia di navigazione, sarà

impiegata direttamente sulle rotte mediterranee delle autostrade del mare sulle quali il gruppo Onorato sta concentrando il massimo sforzo di potenziamento.

Una nave gemella della “Alf Pollack” sarà impostata nei prossimi giorni sullo scalo del cantiere tedesco per consegna entro fine anno e l’attuale piano di investimenti attuato direttamente dalla famiglia Onorato include anche l’ordine, già siglato in Cina, per due ro-pax, traghetti per passeggeri e merci in grado di ospitare 2500 passeggeri e 3800 metri lineari di carico e che anche in quella fascia di mercato occuperanno per dimensione e tecnologia la prima posizione nel mercato mediterraneo.

La “Alf Pollack”, che è stata battezzata oggi dalla madrina Erika Pollack, vedova di Alf Pollack, “il primo grande tour operator europeo a credere nelle potenzialità della allora neo-nata Moby Lines, presidente di Seatour International e grande amico del fondatore di Moby, Vincenzo Onorato”, vanta anche un secondo primato: dotata di speciali scrubber che consentono l’abbattimento dei fumi prodotti in porto e in navigazione dal potente motore Man (in grado di sviluppare una velocità di 21,3 nodi), è, a oggi, una delle navi più green in esercizio nel mondo.

Come detto, il varo ha coinciso con l’ingresso della nave gemella in linea di produzione in un cantiere, quello di Flensburg, sul Baltico, fondato quasi 150 anni fa, nel 1872, e diventato leader riconosciuto nella tecnologia per navi ro-ro merci e per ferry passeggeri e merci.

Alla cerimonia di varo, oltre alla madrina, era presente tutta la famiglia Onorato, guidata da Vincenzo Onorato, quindi dai due figli Achille e Alessandro, che concretamente sono al timone del gruppo, e dai tre figli più piccoli, Carlotta, Andrea e Tommaso.

“La consegna di questa nave – ha affermato Vincenzo Onorato - è per noi motivo di grande e doppio orgoglio: da un lato, è la prova di una volontà precisa della nostra famiglia di puntare sulla qualità e di rafforzare un gruppo che si candida a svolgere un ruolo sempre più leader sia nei collegamenti con le isole, sia nelle autostrade del mare e in qualsiasi settore dello shipping nel quale individueremo, come sta accadendo proprio qui nel Baltico, spazi di crescita; dall’altro, della scelta di fondo di ringiovanire la nostra flotta puntando su navi eco-compatibili, sempre nel quadro di una marineria italiana, con marittimi italiani, che merita sorti ben migliori di quelle attuali”.

“La nave che è scesa in mare oggi – ha aggiunto Onorato – è il simbolo di una vitalità e di un impegno che riguarda il nostro gruppo armatoriale, ma che ha una precisa identificazione e un completamento nella nostra famiglia e nel suo impegno diretto con una linea di continuità espressa fra un passato che è presente, ovvero il forte legame imprenditoriale, ma anche di amicizia profonda, con Alf Pollack, e il futuro delineato con decisione dal varo della nuova ro-ro, la più grande del Mediterraneo”.

Flensburg, 3 maggio 2018

**NUOVO CODICE della NAUTICA**  
**Convegno Wista Italy**

Con la riforma del Codice della Nautica, varata nel 2017, sono molte le novità introdotte nel quadro normativo che regola il settore del diporto, argomento su cui si è concentrato il convegno "Nautica da diporto: aggiornamenti giuridici, tecnici e fiscali. Novità e prospettive", organizzato presso lo Yacht Club Italiano di Genova da Wista Italy, divisione nazionale della Women's International Shipping & Trading Association.

"Le principali novità riguardano la digitalizzazione di tutte le procedure di registrazione delle imbarcazioni - ha spiegato Paola Tongiani, vicepresidente di Wista Italy - mentre dal punto di vista fiscale non ci sono state modifiche sostanziali, ma soltanto una serie di aggiornamenti in relazione all'interpretazione di alcune norme". Dopo i saluti istituzionali dell'ammiraglio Nicola Carlone, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del porto di Genova, e del Vice Sindaco di Genova Stefano Balleari, l'avvocato marittimista Antonella Turci ha passato in rassegna i principali elementi introdotti con la riforma del codice della nautica, mentre Nicolò Reggio, presidente dello Yacht Club, ha tracciato un quadro d'insieme del settore. L'avvocato Alberta Frondoni ha quindi delineato il profilo della nuova figura del 'mediatore da diporto' e Giorgio Gallo, responsabile della sezione Yacht del Rina, ha focalizzato l'attenzione sui temi legati all'ambiente e all'inquinamento. Infine Barbara Amerio, Consigliere di Ucina, ha parlato del nuovo approccio al sistema di controlli nell'ambito della nautica da diporto

*COMMENTO: Ci sono più NAVI nel Codice della Nautica che nel Codice della Navigazione, citiamo: unità da diporto utilizzata a fini commerciali... nave da diporto maggiore (lunghezza scafo sup. 24 metri e 600 t di stazza lorda...; nave da diporto minore...; invariate unità da diporto, imbarcazione da diporto e natante da diporto. E rifuggiamo dalle moto d'acqua. (DL)*

## LETTERE TESTIMONIANZE

*Lettere che non vorremmo mai leggere...*

### INODI DI MARIA

*“Nodistica ! No, per favore ! E' come sentire il gesso stridere sulla lavagna ! Pietà !*

*Un cordiale saluto .*

*Sergio Abrami ( non sono scomparso, ma molto preso ... )” .*

### COMMENTO

*Maria che sciogli i nodi... ( fa parte di una preghiera ) dai una mano al nostro amico affinché trovi , come faceva un tempo, la tranquillità , la giusta velocità, il silenzio e la pace, lo aspettiamo con affetto a bordo della nostra carretta. ( DL )*

## DAL VENEZUELA

### L'Arte Marinaresca per diventare capitano

Caro Decio nel DL NEWS 15, leggendo lo scritto "Il trionfo della nodistica, una forma d'arte e la vita di un uomo", mi riporta indietro di tanti anni quando ho incominciato a frequentare il Nautico nel primo biennio scolastico. Mi sono ricordato quando ci insegnava il "Comandante Gulli con il suo assistente Adragna; ti confesso che quando avevamo la lezione sull "Arte Marinaresca" tutti i lunedì, ogni volta che vedevo il prof Gulli con il suo aspetto burbero incuteva un po'di timore, con la sua voce potente provavo un po di ansia, mentre il suo assistente non parlava quasi mai , però ci obbligava seguire le lezioni altrimenti una bacchettata non ce la levava nessuno, ma quello che mi ricordo è che non ha mai fatto male a nessuno.

Durante le lezioni di Esercitazioni Marinaresche il Comandante Gulli pretendeva che ogni alunno comprasse l'album per poi incollare i nodi durante tutto l'anno scolastico, ovviamente oltre l'album dovevamo comprare la colla bianca che si chiamava Vinavil, e un rotolo di spago per fare i nodi. Comunque nell'album , se la memoria non mi tradisce, ogni foglio aveva dei quadretti neri con la scritta dei nodi che dovevamo fare in classe. Certo tutti noi alunni ci impiastriamo le mani e le dita della colla dopo aver fatto i nodi corrispondenti; da parte mia ce la mettevo tutta, ma francamente non sempre mi riuscivano bene e ogni volta che il Comandante Gulli mi controllava l'album dei nodi più o meno fatti, se non gli piacevano dovevo rifarli di nuovo..... ma oltre i nodi il Comandante Gulli ci insegnava usare il telegrafo Morse ,punto linea e linea punto, io non riuscivo mai a distinguere bene il tichettio del telegrafo e scrivevo delle frasi che non avevano alcun senso.Oltre al telegrafo bisognava conoscere le bandiere del Codice internazionale , io le chiamavo bandierine colorate.

Se il tempo era bello tutti felici andavamo alla calata Morosini nel Porto Vecchio per fare esercitazione di voga, su una barca, mi ricordo che quei remi erano pensatissimi dovevamo alzarli e poi metterli negli scalmi e remavamo tutti a tempo,ma chi cefava si sentiva battere i remi fra di loro , non ti dico come si arrabiava il Comandante Gulli, per lui eravamo una ciurma, pero so che dopo la sfuriata tutto ritornava come prima, Gulli con tutto che si presentava con la scorza da burbero, era un uomo buono, beh..l'unico mio rammarico alla fine dell' anno scolastico è che si doveva consegnare obbligatoriamente l'album dei nodi completi , non si poteva tenerlo e nemmeno portarlo a casa, altrimenti la bocciatura era fattibile, per cui con rammarico ho dovuto cedere il mio album di nodi e non so che fine avrà fatto.

Bene Decio, ho voluto scriverti questo aneddoto che mi era venuto in mente dopo che avevo letto questo tuo articolo....però mi ha fatto tanto piacere che mi sia ritornato in mente.

Ti saluto caramente, ciao lupo di mare.

Alfredo Puppo

## VENEZUELA PARADISO PERDUTO

Il giorno 24 aprile 2018 17:35, Alfredo Puppo <alfredopuppo54@gmail.com> ha scritto:

Oggi sorprendentemente rileggendo il DL NEWS 15 ,mi sono imbattuto nell 'articolo dell'ing. Francesco Pittaluga "Lettera al Venezuela" in risposta alla mia precedente lettera che parlava della situazione critica del Venezuela. Mi ha fatto tanto piacere leggere la descrizione del suo primo viaggio in Venezuela, ho notato un resoconto a dire perfetto della sua impressione che ha avuto da quando ha messo piede nella terra venezuelana, gli faccio i miei complimenti, neanche io che ci vivo sarei stato bravo a scrivere minuziosamente sulle bellezze naturali di questo Paese.

Comunque il Venezuela di allora che lei ha visitato per motivi di lavoro è ben diverso di adesso, una volta questo Paese che è stato la seconda Patria di tanti italiani incluso i miei genitori che avevano lasciato Genova nell' anno 1950, dove hanno trovato tanta generosità, buona accoglienza del popolo venezuelano tanto che mio padre ha deciso d'installarsi in Venezuela precisamente a Puerto La Cruz nel Estado Anzoategui. Da lì ha messo un negozio di ferramenta, e dopo 30 anni di onesto lavoro ,io avevo 15 anni , con i miei genitori siamo ritornati a Genova con la nave Federico "C" dalla Guaira. A Genova ho intrapreso i miei studi all'Istituto Nautico.

Ormai sono passati altri anni, i miei genitori riposano in pace a Staglieno, mentre io dopo il Diploma del Nautico sono ritornato in Venezuela, ho formato una famiglia e adesso sono nonno. Si stava bene, non avrei mai immaginato che si addensavano nubi minacciose in Venezuela ( non parlo del fenomeno climatico) , ma temporali provocati da un ex militare che si chiamava Ugo Chavez. Tutto è cambiato, la sua ideologia del socialismo tanto decantato da Chavez ha portato a poco per volta il declino di questo meraviglioso Paese. Però dopo la morte di Chavez , prende il potere Nicolas Maduro e lì incomincia la vera catastrofe che ha portato il Venezuela in totale rovina. Ancora adesso stiamo pagando il nefasto potere ideologico di Maduro, constringendo quasi 3 milioni di venezuelani ad espatriare in altri Paesi. con tutte le difficoltà economiche che devono affrontare i venezuelani all'estero senza parlare della disperazione di aver lasciato indietro i loro cari ...beh....ormai lei la storia la conosce.

In ogni modo gentile ingegner Pittaluga, la voglio ringraziare di aver preso in considerazione il mio modesto scritto., grazie di cuore La saluto cordialmente

Alfredo Puppo

*COMMENTO: Ma che sta succedendo nuovamente nei Paesi del Centro e Sud America ?*

*Daniel Ortega presidente del Nicaragua da comunista di lungo corso spara alla folla che protesta e continua a governare il Paese nella morsa della dittatura più cretina e feroce. Mentre dall'Argentina giungono voci di inflazione e di deprezzamento della moneta. Che Dio aiuti questi paesi come aiuti noi in un mondo senza sentimento ma solo a visione commerciale.*

## UN PIC NIC SULLA DIGA FORANEA

Caro Decio Approvo in pieno quanto dici su Euroflora e le Fiera di Genova.

Mi è piaciuto molto il ricordo che hai fatto di Gulli e del nostromo Costa che io ho conosciuto benissimo.

Mi ricordo un aneddoto dei fine anni 40 quando studente liceale avevo organizzato con i miei compagni di liceo una gita con la barca del Nautico che papà ci aveva benevolmente concesso.

Noi eravamo dei profani ma Costa è stato bravissimo e siamo andati a vela facendo il pic nic sulla diga foranea !

Mi ha rattristato la scomparsa di Doderò, sull'ultimo numero del notiziario So.Crem c'è un suo bell'articolo. Un abbraccio.

Sergio Levi

P.S.

A seguito di quanto ti dissi nel mio messaggio e per dimostrarti il mio profondo attaccamento per tutto quello che mi ricorda il Nautico di papà, ti allego alcune foto riprese nel mio studio con alcuni cimeli.

Come vedi ho un bellissimo quadro di nodi ed il modello della Couronne che gli allievi costruttori donarono a papà quando andò in pensione nel 1969 ( che alla sua scomparsa ereditai io e da allora fa bella mostra nel mio studio ).

Sono sempre grato per quanto fai per rinverdire i ricordi di quegli anni indimenticabili, grazie Decio.

Sergio Levi

## ENEMIES , testimoni della pace

Per quanto riguarda ENEMIES ( da un fascicolo di NewsWeek anni '80 con le foto di Toscani ) sono pienamente d'accordo con quanto da te scritto nella tua 14 DL NEWS. Evidentemente l'associazione Italo-israeliana ha una diversa visione della pace e della pacifica convivenza tra arabi e israeliani tanto auspicata e tanto utile, non solo

ai due popoli "in guerra perenne", ma a tutto il mondo. Non è obbligatorio pensarla come te e me e tante altre persone, come non è obbligatorio pensare che la questione palestinese possa essere risolta con la reciproca e stupida eliminazione.

I concetti da te espressi sono ben chiari ed univoci e non hanno bisogno di essere ulteriormente spiegati o sviluppati. Sono da ribadire, riga per riga. Tali concetti saranno forse l'espressione di una stupenda utopia così come l'arroganza e la presunzione di Israele di essere l'unico custode della verità, rappresenta, agli occhi di Dio e del Mondo ( inclusa una minoranza ebraica), un assurdo ed inaccettabile atteggiamento derivante da una ipocrita e falsa interpretazione della legge divina, quella stessa da loro tanto osannata ma anche ciecamente ignorata anche alla luce della storia dell'umanità intera. E' ovvio che lo stesso discorso vale anche per i musulmani. Quale popolazione, tra le due, è più oltranzista, irriducibile e testarda ? Ai posteri l'ardua sentenza... La pace comunque è possibile : 5 parole che, interpretate come si deve, fanno la differenza... Basterebbero due nuovi "profeti" per risolvere la questione....Eppure mi sembra di ricordare che in altri tempi i due popoli sono riusciti perfino a vivere in pace...

Tanti cari saluti.

**Tobia Costagliola**

## **DOPO LE PIRAMIDI, A GENOVA LA PIU' GRANDE OPERA DELL'UOMO**

**GENOVA - E' salpato il bando di gara da 14 milioni di euro per progettare la più grande opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano dal dopoguerra: la nuova diga foranea del Porto di Genova, un miliardo di euro di lavori per accogliere le mega navi porta container.**

La convenzione che dà il via alla progettazione tra l'Autorità del sistema portuale del Mar ligure Occidentale e l'agenzia del governo per gli investimenti, Invitalia, è stata firmata durante una cerimonia sull'attuale molo di protezione del porto col presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, l'amministratore delegato di Invitalia Domenico Arcuri, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il comandante della Capitaneria di Porto di Genova Nicola Carlone.

L'obiettivo è spostare 500 metri dalla costa, rispetto agli attuali 160 metri, circa cinque km della diga foranea del porto di Genova tra la foce del torrente Polcevera e la Fiera di Genova per accogliere le mega porta container da 18-22 mila teu. Previsto l'impiego di 8 milioni di metri cubi di materiali lapidei, 150 cassoni di cemento armato (20 metri per 20 di base, 30 di altezza) da collocare su un fondale marino mediamente di 40 metri e 250 mila metri cubi di calcestruzzo.

Serviranno due anni per progettare la nuova diga, sei per realizzare la prima parte,

altri sei per completarla. L'intervento cambierà il volto al porto di Genova a cento anni dall'ultima riorganizzazione inaugurata nel 1936, quando le navi avevano una lunghezza massima di 130 metri, una larghezza di 16-17 metri e un pescaggio di 10-11, mentre oggi arrivano a 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e 15-16 di pescaggio. Invitalia svolgerà la funzione di centrale di committenza per accelerare la progettazione della nuova diga e del completamento del terminal Ponte Ronco Canepa (costo previsto 16 milioni).

## PROPELLER CLUB NEWS

### "SICUREZZA MARITTIMA E STRATEGIE NEL MARE MEDITERRANEO"

Al Galata Museo del Mare, l'Ammiraglio di Squadra, Donato Marzano, Comandante in capo della Squadra Navale Marina Militare, ha tenuto una relazione (Lectio Magistralis) sul tema. "SICUREZZA MARITTIMA E STRATEGIE NEL MARE MEDITERRANEO"

Presenti gli studenti della laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale, molti Soci Propeller ed alcuni giornalisti.

L'Amm. Marzano ha 42 anni di servizio e considera il suo mestiere il più bello del mondo, Il Comando in Capo della Squadra Navale (Cincnav) è il vertice dell'organizzazione operativa della Marina Militare e dipende direttamente dal Capo di Stato Maggiore della Marina.

Da Cincnav dipendono direttamente le unità navali, i comandi operativi che le raggruppano e i reparti delle forze operative assegnati.

Alle dipendenze di CINCNNAV operano oltre 18.000 militari, 91 Navi, 6 sommergibili, 75 aerei ed elicotteri.

L'Ammiraglio ha illustrato i compiti ai quali la Sua unità fa capo:

- Difesa marittima del territorio nazionale e protezione degli interessi nazionali al di là delle acque territoriali;
- Difesa marittima del territorio della NATO e dell'Unione Europea;
- Partecipazione alle operazioni nazionali e multinazionali per la gestione delle crisi e la sicurezza internazionale;
- Contrasto ai traffici illeciti;
- Bonifica dei fondali marini da ordigni pericolosi per le attività sul fondo;

Inoltre la Marina Militare ha altre mansioni allargate ad alcuni ministeri, quali la salvaguardia dell'ambiente marino, il soccorso in mare, il supporto al soccorso per calamità naturali etc.

Oggi la Marina Militare si è molto aperta all'esterno, collabora con le Università nel campo delle ricerche, il suo braccio operativo e la Squadra Navale sono di supporto al Sistema Paese nell'attuale contesto geostrategico.

L'Amm. Marzano ha inoltre specificato che la sicurezza marittima nel Mediterraneo è sotto controllo pur esistendo ancora aeree instabili (Libia/Egitto/Siria).

La Sua relazione si è conclusa invitando i presenti e non solo, al prossimo mese di Novembre (dal 7 al 12 Novembre) sulla portaerei Cavour che sarà aperta alla città.

**La Presidente del Propeller Club Port of Genoa ,Prof.ssa Giorgia Boi, ringraziando l'Amm. Donato Marzano ha auspicato di rendere periodici questi incontri che arricchiscono e completo il percorso formativo degli studenti in Economia Marittima e dei Trasporti.**

La relazione dell'Ammiraglio è a disposizione dei soci richiedendola in Segreteria Propeller (*propellergenoa@propellerclubs.it*)

Cordialmente,

**Marina Tevini**

Segretario Generale

The International Propeller Clubs e Propeller Club Port of Genoa

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660

*propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenoa@propellerclubs.it*

## **LE NOTE DI CARLA MANGINI**

Da "SPOON RIVER ANTHOLOGY" di Edgar Lee Masters ( 1868 – 1950) ed. Rizzoli

**RAZZISMO**

**SHACK DYE**

"I bianchi mi facevano ogni tipo di scherzo. Mi portarono via dall'amo un pesce grosso e, mentre prendevo una lenza, lo sostituirono con uno piccolo e mi fecero credere che non avevo visto bene il pesce che avevo pescato prima. Quando venne in città il circo di Burr Robbins, chiesero al direttore di lasciare un leopardo ammaestrato sulla pista e mi fecero credere che mi stessi confrontando, come Sansone, con una belva feroce, quando, promettendomi 50 dollari, lo spinsi nella sua gabbia. Una volta entrai da un maniscalco e rimasi esterrefatto quando vidi dei ferri di cavallo trascinarsi sul pavimento come se fossero vivi. Walter Simmons aveva messo una calamita sotto il serbatoio dell'acqua. Ognuno di voi, uomini bianchi, mi beffò, chi col pesce, chi coi leopardi, chi con i ferri di cavallo, ma, come i ferri di cavallo, voi non avete mai saputo cosa vi facesse muovere per Spoon River."

**fine**