

**Nell'interno.** La via della seta, ultima chance per l'Italia, 3; Il “ ponte tibetano” dei nostri allievi per diventare ufficiali , Camalich e Sindacati, 9; Case stampate in 3D,12; Culture e letture, 13.

---

DL NEWS è 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://facebook.com/dlnews2008/) .

---

### **Il mondo parallelo**

Papa Francesco leader mondiale dei follower su Twitter (con 9 account diversi). Sul podio anche Donald Trump e l'indiano Modi. Ma è il re dell'Arabia Saudita il più ritwittato. E va forte anche Lady Pesc.

*Da Primaonline del 1/6/17*

## **CONTROPLANCIA**

**di Massimo Granieri**

### **Dal “sacrificio” della Stellar Daisy una possibile ripresa del mercato dei noli?**

Il 31 marzo scorso la VLOC ( Very Large Ore Carrier ) Stellar Daisy di 266.000 dwt affondava con il suo carico di minerale imbarcato al terminale di Ilha de Guaiba (Brazile) durante il suo viaggio verso il porto cinese di Qinguangdao. Un viaggio di routine che la nave compiva per conto della compagnia mineraria brasiliana Vale. Chiarissima la causa dell'affondamento, un improvviso crack strutturale che ha fatto andar giù la nave come un sasso portando con se 22 dei suoi 24 membri dell'equipaggio. Un ennesima tragedia annunciata che getta ancora una volta seri dubbi circa l'attendibilità di un registro navale , questa volta quello sud coreano.

Stellar Daisy, Stellar Unicorn e Stellar Queen sono 3 delle 50 VLOC che scesero in mare all'inizio degli anni '90 come “single-hulled tankers” trasportando crudo.

Parecchi casi di sversamento di carico dallo scafo ha portato l'Imo tra gli anni 2005/2010 a bandire le petroliere a scafo singolo e obbligare la costruzione di tanker a doppio scafo per le unità oltre i 5000 dwt. Per le vecchie e già obsolete petroliere il destino più logico sarebbe stato la demolizione ma l'allora buon mercato dei noli dei carichi secchi ha suggerito a veri e propri speculatori di acquistare queste unità convertirle in ore carriers e noleggiarle a Vale Brasile . Da sempre la lotta tra Vale e i concorrenti australiani Rio Tinto e BHP per la vendita del minerale di ferro alla sempre più “affamata” industria cinese è giocata senza limiti di colpi. I brasiliani penalizzati dalla maggiore distanza tra i porti d'imbarco di Tubarao, Ilha de Guaiba, Ponta de Madeira e quelli di sbarco nel nord Cina ,oltre 50 gg di navigazione a 9 nodi rispetto ai 20 della rotta Australia/nord Cina, hanno giocato la carta delle VLCC di 250/400.000 tonnellate di portata per abbassare la componente nolo del prezzo cif

(cost+insurance+ freight) della materia prima. Una carta giocata sulla pelle degli armatori delle capesize , 150/170.000 tonnellate di portata, che hanno visto ridursi drasticamente le possibilità di impiego. Questo tipo di nave definita dagli operatori del settore “industrial carrier” è cioè legata all’unico traffico a lei possibile, il trasporto di materie prime (minerale e carbone) per l’industria siderurgica. Abbandonato il carbone ormai trasportato dalle panamax sino alle capesize è una flotta che senza il minerale non ha vita. Intorno al 2009/2010 Vale lancia quindi questo mega progetto, e tra il 2011 e il 2013 i cantieri sud coreani e cinesi sfornano qualcosa come 37 Valemax, navi da circa 400.000 tonnellate di portata, parallelamente vengono eseguiti lavori di adeguamento delle strutture portuali dei porti d’imbarco e sbarco per accomodare questi “bestioni del mare” e costruite aree di allibio in Indonesia per approvvigionare i porti minori del sud est asiatico.

### Altre 29 valemax entreranno in servizio

Ma nel frattempo, già dal 2005 in poi Vale ha noleggiato a long period charter (10 anni) 50 VLCC, tra cui le tre Stellar di proprietà della sud coreana Polaris. Noli ricchi che hanno permesso a questi speculatori di recuperare in pochi anni le spese di trasformazione . Contratti a tempo che vennero poi estesi intorno al 2011/12 ma a noli ridotti in conseguenza di un mercato delle vacche grasse ormai diventato un ricordo. La maggior parte di questi contratti termineranno nel 2018 contemporaneamente all’immissione in servizio di altre 29 valemax. E ci troviamo ai giorni nostri con i brasiliani sempre a combattere sino all’ultimo cent per vendere anche un kilo di minerale ma sconfortati dall’affondamento della Stellar Daisy e dalla scoperta di seri problemi strutturali anche sulle gemelle. Vale quindi ad un bivio: continuare ad usare queste vecchie signore del mare sino ad esaurimento dei contratti di noleggio o mollarle e immettere sul libero mercato qualcosa come 60 milioni di tonnellate all’anno, tanta la valenza di trasporto di questa flotta.

Una scelta che potrebbe significare un totale cambiamento di rotta del mercato dei noli almeno per le capesize...un cambiamento temporaneo comunque giacché come già detto tra la fine del 2018 e nel 2019 entreranno in servizio le altre 29 nuove Valemax. E ammesso che anche queste mega navi a lungo andare non mostrino possibili talloni di Achille già evidenziati da alcune di queste unità ma prontamente tacitati dai tanti interessi che ruotano attorno a questo affare.

### Massimo Granieri

#### Una nota personale

Genova. Venerdì 26 maggio ho avuto l'ultimo incontro con i miei ragazzi del Nautico, tema i''traffici marittimi: novità e possibili sviluppi futuri''

Abbiamo spaziato tra le novità tecnologiche (mega contenitori, uso dell'LNG, ampliamento di Panama, raddoppio di Suez) a quelle politiche (Trump protezionismo contro globalità, elezioni francesi, Brexit, ) , la Cina che ora conta per il 30% dell'economia mondiale, secondo consumatore al mondo sempre più vicino agli Usa, "la nuova via delle seta" e buone possibilità di sviluppo per Vado, Venezia , Trieste e speriamo anche Genova. Il mare meridionale cinese: un mare sempre più caldo non solo a causa dei razzi nord Coreani, un mare attraversato da un terzo del naviglio mondiale e tanto altro.

Grande partecipazione dei ragazzi a cui ho cercato di spiegare che saranno gli artefici del futuro tanto quanto lo sapranno interpretare e compiere le loro scelte in virtù di questo.

Il giorno stesso uno di loro, un “capitano” di terza, ha perso la vita in un incidente motociclistico. Il dolore che ho provato mi ha fatto capire quanto essi

siano entrati nella mia vita. ( M.G. )

## OSSERVATORIO PORTI E TRASPORTI

di Tobia Costagliola

### LA VIA DELLA SETA : L'ULTIMA CHANCE DEI CINESI ALL'ITALIA

Analisi dei risultati degli incontri a Pechino al Forum della via della seta da parte del nostro governo/ La possibilità concreta che questa inesorabile avanzata cinese , nello spirito di una comunità di interessi, venga accolta nel sistema Italia evitando gelosie e ostacoli campanilistici.

Ravenna, giugno 2017

In Italia, come avrete notato, abbiamo spesso sentito parlare, sia da parte di autorevoli esponenti delle istituzioni nazionali e locali, sia da parte della stampa di vario indirizzo ( economico, finanziario, storico, ecc.) della cosiddetta “ Via della Seta” , oggi individuata in campo internazionale anche come OBOR ( One Belt One Road) o come BRI ( Belt and Road Initiative). Il nostro Primo Ministro Gentiloni, mettendo da parte il “caso Boschi” e “ l’affaire vaccini”, è corso, il 14/15 maggio, a Pechino, per partecipare al Forum sulla “Via della seta”. Il Forum è stato organizzato dalla Cina dopo il successo di due precedenti vertici : il vertice dei leader dei paesi Apec (Asia–Pacific Economic Cooperation) del 2014 e il G20 di Hangzhou dello scorso settembre. I citati vertici avevano già dato una considerevole spinta per rafforzare ed accreditare l’immagine della Cina moderna a livello internazionale soprattutto nel campo della cooperazione. La Cina persegue da anni la realizzazione di un grande “Sogno Cinese “ di integrazione economica che trae le sue origini dalla riforma economica iniziata dall’illuminato Deng Xiaoping fin dagli anni ’70. La OBOR ha l’obiettivo di promuovere la connessione tra la Cina e il continente eurasiatico tramite investimenti in infrastrutture utili allo sviluppo dei commerci e interventi finanziari indirizzati ai servizi necessari per il loro sostegno. I flussi economici previsti dalla OBOR dovrebbero essere sviluppati lungo due direttrici principali: una continentale che leghi la parte occidentale della Cina all’Europa Settentrionale, attraverso l’Asia centrale e il Medio Oriente, e una marittima che connetta la costa cinese al Mediterraneo tramite l’Oceano Indiano. L’obiettivo è duplice : collegare lo sviluppo dei paesi della regione a quello cinese e rafforzare in tal modo l’influenza di Pechino, e della sua valuta, in un’area cruciale del mondo priva di una forte presenza americana. È significativa la riflessione che Enrico Fardella e Giorgio Prodi avevano fatto dalle pagine del “Sole24 ore” fin dall’8 luglio del 2016: << Tutte le grandi potenze hanno ideato sistemi di sicurezza e integrazione regionale per sostenere ed espandere la loro egemonia. Il “nuovo ordine” di Pechino sembra aver imparato la lezione della storia: non impone poli ideologici esclusivi ma una comunità di interessi inclusiva fondata su reti aperte a tutti, non si poggia su cannoniere o portaerei ma su ferrovie e megacontainer, evita “eccezionalismi” e si presenta ammantato dell’aura romantica – e pacifica- della leggendaria Via della Seta. Il progetto è ambizioso : 65 paesi coinvolti, 1,4 trilioni di dollari di investimenti necessari per il suo sviluppo[...] >>. E’ patetico rilevare come, in Italia, nel frattempo, alcuni personaggi, emozionati da quest’ultimo aspetto, vanno a cercare, magari nella laguna di Venezia, qualche reperto archeologico a dimostrazione che la Via della Seta può ritornare solo

laddove era stata individuata qualche secolo fa.... ( leggi P.S.).

## L'Italia e la Via della seta

Il coinvolgimento dell'Italia nella realizzazione del faraonico progetto cinese è di estrema importanza e, nonostante sia stato individuato da lunghi anni, il "Sistema Italia" tanto valido solo nelle "enunciazioni" ma, di fatto indebolito e semiparalizzato da interessi sia politici che di bassa lega campanilistica, non è stato ancora in grado di organizzarsi concretamente per svolgere un suo ruolo determinante. Ulteriori ritardi e tentennamenti potrebbero, a breve termine, emarginarlo irrimediabilmente. Nel frattempo, al forum di Pechino il Premier Gentiloni condivide con il premier cinese Xi Jinping l'invito a dare una maggiore e concreta realizzazione " ai processi di governance della globalizzazione" e , parlando di "connettività" non può fare a meno di auspicare una maggiore sinergia tra il grande progetto cinese ed i corrispondenti progetti europei che riguardano soprattutto il potenziamento dei porti e delle infrastrutture e, naturalmente, non può fare a meno di dire che l'Italia " è disposta a fare la sua parte" in questa epocale sfida lanciata dai cinesi con l'OBOR.

Nel 16 DL News 2017 avevamo già evidenziato la nostra situazione nazionale dove comincia a delinearsi, con notevole ritardo, una più chiara consapevolezza della importanza dei poli portuali del Nord Ovest e del Nord Est Italia che rappresentano la porta naturale di ingresso per il Sud Europa. Avevamo anche evidenziato le esortazioni di Prodi che aveva voluto dare una "sveglia" al sistema portuale italiano a non commettere più errori di valutazione e stringere i tempi per cogliere le opportunità che ci vengono dal "Sogno Cinese".

A questo punto credo che valga la pena riportare uno stralcio della cronaca del viaggio di Gentiloni in Cina scritta da Angelo Aquaro (Corrispondente da Pechino di Repubblica):  
<< [...] A proposito: connettività vuol dire ovviamente anche infrastrutture e qui l'Italia vuole giocarsela ancora la partita dove finora a segno sono andati i greci, felici di essersi fatti comprare il Pireo dai cinesi miliardari. È una vita che si parla di allungare la via della seta marittima facendola passare per i porti d'Italia e oggi il premier sottolinea davanti alla platea degli oltre cento paesi della Belt and Road "il ruolo privilegiato del Mediterraneo" e " il grande potenziale italiano su porti e logistica". Peccato che non siamo ancora riusciti a offrire a Pechino un porto, letteralmente, sicuro. Dopo che al seguito del presidente Sergio Mattarella, a febbraio, il ministro Graziano Delrio è venuto qui a squadernare una serie di proposte, forse anche troppe per i cinesi che hanno bisogno di stringere, oggi Gentiloni dice sulla questione bisogna appunto chiudere al più presto, "non dare l'impressione che ci siamo molte ulteriori tappe da fare". In finale, per così dire, restano il polo portuale di Genova e quello di Trieste, entrambi "collegati con i corridoi ferroviari all'Europa Centrale e del Nord". Trieste, si sussurra, avrebbe il vantaggio della vicinanza a Venezia: così sulla loro bella cartina i cinesi potrebbero dimostrare al mondo che la loro nuova via della seta davvero fa rivivere i fasti di quell'antica, raggiungendo la Venezia di Marco Polo, nell'amata Italia in cui ormai sbarcano quasi un milione di turisti di Pechino all'anno. E proprio a turismo e cultura pensa il premier per rilanciare il ruolo dell'Italia sulla Belt and Road: "Dobbiamo costruire una via della seta della conoscenza" dice riferendosi anche al campo della ricerca e ai 700 accordi inter-universitari tra Roma e Pechino. Del resto, scherza a tavola con gli altri leader, non sono proprio gli spaghetti, dai tempi di Marco Polo, il prodotto di una interazione tra Cina e Italia?

Dal patto sulla globalizzazione insomma a quello sugli spaghetti: L'Italia guarda alla Cina e la Cina ringrazia l'Italia. Adesso, dalla connettività virtuale a quella di porti e infrastrutture, non resta che passare dalle parole ai fatti: in palio ci sono mille miliardi di dollari e l'Italia, nella globalizzazione alla cinese, "è disposta a fare la sua parte" insiste il presidente del consiglio. Più chiaro di così >>.

## Dalle parole ai fatti

Ma come passare dalle parole ai fatti ? Cosa ha fatto l'Italia finora ? Se qualcosa di positivo è stato fatto, tuttavia sempre in ritardo e sempre troppo poco, lo dobbiamo ai progetti finanziati della Comunità Europea e finalizzati al potenziamento delle reti ferroviarie per i collegamenti agli ormai ben noti "Core Corridors Ten T ". Queste opere tuttavia non potranno mai raggiungere gli obiettivi della UE di migliorare i collegamenti tra il Nord e Sud dell'Europa, se non avranno come loro naturali sorgenti di traffico adeguate strutture portuali e interporti

al servizio sia delle reti ferroviarie che degli stessi poli portuali. Potremmo addirittura arrivare al paradosso di avere reti ferroviarie ed interporti già pronti mentre i poli portuali (ripetiamo: Nord Adriatico e Nord Tirreno) saranno ancora indietro nelle opere indispensabili per realizzare quel "concreto sogno cinese" che potremmo ancora essere in tempo per renderlo anche "sogno italiano". Abbiamo seguito, passo passo, nell'ultimo anno, la riforma dei porti ed il grande sforzo fatto per la sua organizzazione, abbiamo registrato tutti i progressi ed il complicato iter tra innumerevoli ostacoli e ritardi. Ma a che punto siamo ? Forse, a compimento dell'anno, avremo chiuso l'iter per la nomina dei presidenti di ADSP... Nel frattempo il ministro Delrio ha realizzato che, nonostante i buoni propositi di lasciare la politica fuori dai porti, in alcuni comitati di gestione dei porti risiedono anche i "sindaci". Dunque : fuori i sindaci ! Ma non se n'era accorto prima ? Tutto qui ? Oh, no! Come consuntivo di questo anno trascorso possiamo dire che ogni presidente di AdSP, guardando con lungimiranza al futuro, ha tirato fuori uno o più piani o progetti di sviluppo o ha addirittura annunciato l'intenzione di studiare qualche ulteriore progetto "favoloso". Quanti presidenti hanno dato il via a progetti bloccati o fatto partire nuovi progetti?

## I soliti annunci

Nel frattempo, dopo il faccia a faccia con i cinesi che non so quanto siano disposti ad attendere atti concreti da parte italiana, il ministro Delrio, il 22 maggio, da Genova, fa l'ennesimo annuncio : "l'Italia deve pensare tutte insieme portualità, logistica, interporti, collegamenti e destinazioni per avere efficienza, far risparmiare alle imprese costi e per i porti italiani, in particolare quelli della Liguria, intercettare le merci che oggi vanno nel Nord Europa e che non usano i porti italiani".

<< "Il sistema mare per l'Italia è decisivo.—afferma il ministro - Il problema è fare in modo che tutto il sistema dall'arrivo in porto fino alla destinazione sia coordinato ed efficiente. Come? "Con la riforma della governance nei porti, ma anche con la digitalizzazione, portando tutti i sistemi su una unica piattaforma", ha affermato il ministro che successivamente ha annunciato che la diga del porto di Genova, quando il progetto sarà pronto, verrà finanziato con un fondo ad hoc dedicato ai lavori e alle opere portuali della CdP.

"Per la nuova diga, dal costo stimato di €.1 Mld, l'AdSp del Mar Ligure ha già stanziato i primi €.10 mln, nel bilancio di previsione per la progettazione. L'obiettivo dichiarato è consentire un agevole ingresso alle grandi navi portacontainer nel principale scalo italiano. Il ministro ha anche confermato l'interesse dei cinesi per il sistema portuale della Liguria. "Tutti gli operatori delle merci vogliono arrivare il più vicino possibile alle loro destinazioni; quindi i cinesi, oltre alla storica Venezia, cercano un altro approdo che permetta di arrivare più velocemente al Sud Europa">> ( Notizie da Confitarma).

Ancora un progetto che, però, non è pronto; ancora obiettivi da raggiungere in un futuro ancora molto vago. Eppure dello spostamento della diga si parla da un bel po'. Perché il progetto non è pronto ? E dopo che sarà pronto, quanto ci vorrà per realizzarlo ? Ma, fra dieci o 15 anni, sarà ancora utile o si rivelerà un "flop" ? I Cinesi, nel frattempo resteranno a

guardarci e ad aspettare ? Il comune nostalgico e romantico ricordo di Marco Polo e Matteo Ricci che tanto lega l'Italia alla Cina aveva già consentito ai cinesi di darci una "chance", quasi una "first refusal" che, purtroppo, dimostriamo di non saper cogliere. Prova ne è che, nel frattempo, abbiamo assistito, ebbeti ed impotenti, all'acquisto da parte della COSCO del porto di Pireo che ha già raggiunto quote di traffico da capogiro. Eppure, dopo i colloqui di Pechino, la Cina forse potrebbe essere ancora disposta ad attenderci. Ma per quanto tempo? Ma lo abbiamo capito che, tutto ciò che con grande fantasia e dovizia di particolari andiamo "annunciando" che faremo, in un prossimo (ed indeterminato futuro) potrebbe veramente rivelarsi inutile di fronte alla imponente macchina organizzatrice dei cinesi che va avanti con determinazione e "ad alta velocità" verso altre alternative, senza soste e tentennamenti ?! I Cinesi saranno in grado, a breve, di collegare il porto di Pireo con l'Ungheria tramite una rete ferroviaria che attraversa i Balcani. E a quel punto il gioco è fatto : senza utilizzare inesistenti o inadeguati poli portuali del Nord Adriatico, da Pireo si raggiungerà facilmente l'Europa Centrale e così via... Sono fiducioso che uno scatto d'orgoglio tutto italiano possa ancora evitare tutto questo ma.. saremo ancora in tempo? Con il fosco orizzonte politico che si intravede, mantenersi ottimisti diventa sempre più difficile.

## Tobia Costagliola

### P.S. : Excusatio non petita.

<< Scrivere è come scolpire: occorre levare, non aggiungere. Deve essere un processo gioioso, non penoso. Purtroppo non tutti la pensano così >>. Così scriveva Beppe Severgnini il mese scorso. Io sono uno di quelli a cui piacerebbe "levare" ma, nei fatti, dimostro il contrario: come si fa a "levare" quando gli argomenti trattati inducono ad "aggiungere"? Infatti, avevo cominciato con una pagina. Poi volendo "levare" sono arrivato a quattro pagine... Sono imperdonabile...

Tuttavia, non voglio tediare il lettore allungando ulteriormente il mio testo, ma se qualcuno volesse leggere ancora, potrebbe forse trovarlo divertente ( si fa per dire...).

Alcuni ritagli di cronaca, a commento del viaggio di Gentiloni in Cina, evidenziano chiaramente come l'ottimismo di cui sopra sia purtroppo infondato. Da Sud a Nord, emerge che siamo ben lontani da quella consapevolezza che il "Sistema Italia" sarà veramente funzionante solo quando avremo messo da parte " il campanile" :

Tony Zermo dal giornale " La Sicilia", 16.05.2017 : << Il premier Gentiloni in Cina "cancella" la Sicilia dalla nuova Via della Seta. [...] Il premier non ha proposto il porto di Augusta (ma Genova o Venezia) ai cinesi che intendono aprire un canale marittimo più efficiente con l'Europa. [...] Questa è una riprova del fatto che il governo ribaltando la geografia continua a ignorare le possibilità di rilancio della Sicilia.[...] Gentiloni è andato a fare gli interessi dei due porti dell'Italia del Nord dimenticando, come hanno fatto tutti i suoi predecessori, che al centro del Mediterraneo c'è la Sicilia.[...] Intanto ci proverà il presidente della Regione Rosario Crocetta a ricordare a Gentiloni la posizione strategica della Sicilia nel Mediterraneo: il governatore scriverà una lettera ufficiale al premier affinché il porto "core" europeo di Augusta venga incluso nella lista di quelli che interessano la Cina per la Via della Seta marittima.[...]>>.

Gaetano Costa da "ITALIA OGGI", 26.5.017, Primo Piano : << Il premier, dopo l'incontro con Xi Jinping, ha parlato d'investimenti a Genova e Trieste. Gentiloni torna dalla Cina e dimentica Venezia. Per le istituzioni veneziane, invece, il porto è centrale nella Via della Seta. Si sono persi Venezia sulla Via della Seta. «Trieste e Genova per la nuova via del commercio

tra Cina ed Europa? Ma quando mai. In quei giorni ero a Shanghai e il presidente cinese Xi Jinping ha parlato solo di Venezia». Maurizio Crovato, ex giornalista della Rai e ora consigliere comunale nella maggioranza del sindaco Luigi Brugnaro, eletto col centrodestra, ha accusato il governo di aver defraudato Venezia. Pochi giorni fa, il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, ha incontrato Xi Jinping a Pechino per progettare una nuova Via della Seta tra la Cina e l'Europa, un investimento di circa mille miliardi di dollari in infrastrutture che l'Italia non vuole perdere. In particolare, il governo vorrebbe includere i porti di Trieste e Genova come terminali della rotta marittima dalla Cina. «È importante che Xi abbia confermato l'intenzione d'inserire i porti italiani tra i terminali sui quali investire», ha spiegato Gentiloni.

Per Crovato, però, Venezia è stata ignorata da Palazzo Chigi. Eppure, la città della laguna sarebbe al centro del progetto del presidente Xi Jinping. «La mappa con la rotta che approda a Venezia l'hanno mostrata anche alla tv cinese», ha raccontato il consigliere. «Mentre il presidente parlava, sulla cartina s'illuminavano le città di destinazione. Mi sono inorgoglito quando ho visto accendersi Venezia. Quando ho letto di Trieste e Genova, ho capito che stavano cercando di fregarci».

Il report della delegazione di Stato italiana parla di «Genova, Trieste e anche Venezia», come se la città amministrata da Brugnaro fosse stata aggiunta in seguito e messa in secondo piano rispetto a Genova e Trieste. A ribadire l'importanza del porto di Venezia nel commercio con la Cina è stato il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio.

«È chiaro che la Via della Seta aveva come terminale Venezia. La scelta non è di nessuno, dal momento che, per i cinesi, la Via della Seta significa Venezia come per i greci la via della Magna Grecia significava la Calabria e lo Ionio». Secondo il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Pino Musolino, «l'Italia guarda al suo ombelico e il mondo guarda ad altro. Noi la Via della Seta la facciamo già con una nave oceanica a settimana e svariati collegamenti con l'estremo Oriente», ha detto Musolino al Corriere del Veneto.

«Se l'Oriente, da 1200 anni, usa Venezia come porta dell'Occidente è perché ha un tornaconto. I cinesi vanno dove conviene loro e Venezia ha “assets” strategici imbattibili. Sono i cinesi che decidono: Venezia rimane Venezia e, se qualcuno se ne dimentica, se ne ricorderà la prossima volta». Sulla questione è intervenuto anche l'ex ministro del governo Prodi ed ex presidente dell'Autorità Portuale veneziana, Paolo Costa. «Trieste è un ottimo porto, ma i cinesi, di Trieste, non sanno fare neanche lo spelling», ha scherzato Costa prima di farsi serio.

«I cinesi hanno fatto i conti e studiato bene la mappa dell'Europa: Venezia garantisce il tragitto in mare più breve da Shanghai alla pianura Padana, dove c'è la manifattura, e quello più breve via terra verso Monaco. Ma quest'analisi, in Italia, nessuno l'ha coltivata politicamente. La classe dirigente non ha trattato questo tema epocale in maniera adeguata e questa vicenda ha messo in evidenza la scarsa attenzione da parte dei veneziani e dei veneti». Anche loro, secondo Costa, si sono persi Venezia sulla Via della Seta >>.

## **Tobia Costagliola**

*Commenti e risposte a quanto sopra riportato potrebbero formularli gli stessi lettori in base a quanto già scritto nelle varie edizioni di DL News specialmente alla voce “porti”.*

*Ormai siamo talmente in ritardo per il “treno della globalizzazione positiva” che dobbiamo solo acuire la nostra intelligenza per meglio capire che, ormai, visto il ritardo, bisogna solo sapere individuare “le priorità” nel vasto elenco di progetti ed opere che la nostra fantasia continua a produrre. L'abbiamo già detto, forse facciamo ancora in tempo a concentrarci su due poli portuali nell'area Nord Est e Nord Ovest. Tutto il resto è un “lusso” che non possiamo permetterci nonostante le buone ragioni di chi non vuol capire...*

T.C.

---

---

## Le parole di Giovanni Pietro Castagnino

Sent: Friday, May 12, 2017 6:51 PM

To: Fondazione Aurelio Castagnino Onlus

Subject: comunicazioni

*Caro Gian, sapessi quanto mi manchi, la tua figura , la tua saggezza, la tua stima mi rendevano le conviviali veramente piacevoli. Spero di trovarti in forma , ti auguro tante cose buone, Decio*

Il 15/05/2017 12:00, Dr Giovanni Pietro Castagnino ha scritto:

*Caro Decio, ricevo questa tua con enorme tristezza perché mi sento molto vicino ad aprire l'ultima porta.*

*Resta comunque una strana forma di telepatia perché anch'io avrei voluto scriverti le stesse cose e non l'ho fatto per i motivi su esposti ....*

*Ti abbraccio caramente*

*Gian*

*Caro Gian, pensieri come il tuo, indipendentemente dall'età, sono costanti anche in me; sto leggendo molto in questo periodo , i rapporti umani sono difficilissimi e la lettura se ben indirizzata può aprire almeno qualche finestra e chiudere per il momento quella porta.*

*Scriviamoci ogni tanto, anche due righe, fanno bene. E' qui che abita l'uomo. Un abbraccio Gian e non mollare gli ormeggi.*

*Decio*

Negli ultimi giorni di maggio, nonostante che qualche giorno prima fosse presente in ufficio, purtroppo il dottor Giovanni Pietro Castagnino ha varcato quella porta, ha mollato gli ormeggi della sua bella barca che aveva a Lavagna. Ora forse avrà trovato risposte alle tante domande escatologiche che ci ponevamo ( anche con altri amici come il professor Ramella ) nei nostri incontri, una stima e una amicizia reciproca , un insegnamento di saggezza e di cultura. ( DL )

---

## EMSA News

Frontex, EFCA and EMSA present the results of the pilot project "Creation of a European coastguard function" at a Closing Workshop in Lisbon

Today, 2 June 2017, the Closing Workshop of the pilot project "Creation of a European coastguard function" gathered more than 110 participants from various European and national entities at the premises of the European Maritime Safety Agency (EMSA) in Lisbon. During the event the European Border and Coast Guard Agency (Frontex), the European Fisheries Control Agency (EFCA) and EMSA jointly presented the project results.

---

## COME E' DIFFICILE IL PERCORSO PROFESSIONALE IN MARE

### LO SHIPPING IN PIENA EVOLUZIONE STRITOLA IL PERSONALE MARITTIMO

#### I CONSIGLI DEI SINDACATI DELLA TRIPLICE

ROMA «Dobbiamo puntare – chiariscono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti – a riformare un settore che fatica persino a tenere il conto delle proprie matricole. Senza parlare dei costi necessari a qualificare il proprio patrimonio professionale, spesso a carico degli stessi lavoratori marittimi, per renderlo spendibile sul mercato delle professioni anche a livello internazionale. Deve essere un obiettivo comune, ricordandoci che il mondo dello shipping è in piena evoluzione con strategie che vanno ben oltre i confini del modesto dibattito odierno. Dobbiamo, quindi, lavorare per un nuovo sistema di collocamento centralizzato ed informatizzato, andando a superare il sistema delle chiamate presso le Capitanerie, impegnando queste ultime a tenere aggiornati i documenti che certificano chi è a bordo delle navi e chi fa che cosa».

«Dobbiamo avere - proseguono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - un quadro certo dei fabbisogni formativi e di indirizzo per poter meglio comprendere cosa i nostri centri di formazione stanno facendo e sotto quale controllo. Dobbiamo operare fin dal prossimo rinnovo contrattuale del settore marittimo, che scade tra pochi mesi, affinché la formazione e l'aggiornamento di tutti i marittimi siano a carico degli armatori; avvicinare sempre di più le caratteristiche di garanzia e tutela del turno particolare a quello del CRL, riducendo contestualmente la forte precarietà che si vive in questo settore. Allo stesso tempo, per dare un segnale forte all'occupazione italiana, dobbiamo operare affinché si aumentino i numeri del fabbisogno nelle tabelle di armamento in modo da ridurre i forti carichi di lavoro che stanno gravando sull'attuale personale marittimo, aumentando di fatto le occasioni di lavoro per i nostri giovani. Inoltre occorre fare azioni di lobbying tutti insieme, convincendo la politica e le istituzioni a far riconoscere il lavoro marittimo come lavoro usurante e permettere così lo sblocco del turnover».

*da InFormare del 1/6/17*

## I FATTI NARRATI DA GIANNA CAMALICH

### IL PONTE TIBETANO DEI CORSI PER DIVENTARE UFFICIALE

Poveri allievi italiani.....

Senza laurea, perché la normativa non lo prevede, e questo è un dato di fatto, ma sempre la stessa normativa prevede per i nostri giovani allievi un percorso formativo a bordo tale da dare loro le giuste conoscenze e competenze sul campo che consentano loro di diventare ufficiali finiti.

Ma cosa succede invece?

Dipende dalla compagnia che ti dà l'opportunità di imbarcare da allievo.

C'è chi si prende carico dei ragazzi e li segue passo passo con giornate chiamate "Study Day", al termine delle quali gli allievi sono sottoposti ad una verifica che dimostri o meno l'acquisizione di determinate conoscenze e c'è invece (la maggior parte) che se ne frega del fatto che l'allievo italiano deve terminare la sua formazione NON dietro i banchi di scuola, ma a bordo coadiuvato dagli ufficiali.

E troppo spesso nessuno degli ufficiali si dimostra disponibile all'insegnamento.

Si fa presto a dire che l'allievo deve rubare il mestiere.....

Quindi tra gli allievi italiani distinguiamo due categorie: quelli fortunati che ricevono formazione a bordo e quelli che si devono arrampicare sugli specchi.....

Ma la disparità di trattamento continua quando si deve affrontare lo spinoso problema dei corsi obbligatori per poter dare l'esame in Capitaneria.

Ebbene abbiamo le compagnie che pagano i corsi e quelle che dicono ARRANGIATI.....

E vi assicuro che prenotare da privato tutti i corsi obbligatori, cercando anche di spendere il meno possibile (ricordiamoci che lo stipendio di un allievo è di €650 al mese.....) NON è una passeggiata!!!!

Infine le stesse compagnie che né si preoccupano della formazione a bordo, né si fanno carico dei corsi, neppure aggiornano i giovani della nuova normativa, sempre in divenire (come il decreto del 2 maggio, per esempio)

Ed ora parliamo un po' di corsi:

€300 per il FIRST AID più vitto e alloggio

€400 per il L&T sempre più vitto, alloggio e spese di viaggio, ovviamente

I due corsi RADAR costano una fucilata e c'è molta differenza a seconda del centro che li organizza (quindi neanche qui comprendono il significato della PAR CONDICIO)

Stesso discorso vale per il corso ECDIS (si passa da 490 a quasi 1000 euro....)

Poveri giovani, sì, poveri soprattutto nel portafoglio!!!!

Speriamo almeno che tengano sempre alta la loro motivazione, quella passione e quell'ardore che li ha spinti ad andare per mare e che nessuno mai spenga in loro questo fuoco.

## Gianna Camalich

### LE LAUREE BREVI IN MONTENEGRO E ALBANIA

ma in Italia esiste già il corso universitario

Caro Decio, ho letto, con una certa apprensione, a pag.4 del tuo D.L. 20, che, nazioni non di certo di grande rilievo, come l'Albania ed il Montenegro, stanno progettando corsi di laurea per dare ai marittimi la possibilità di un'istruzione superiore, in collaborazione con gli Atenei della Slovenia, Croazia, Spagna e Romania. Caro Decio, mi viene da pensare, con una certa dose di sarcasmo, che i nostri continui ed incessanti appelli per una formazione professionale degli Allievi a livello di laurea triennale siano stati raccolti al di là dell'Adriatico?

Tutto può succedere! Quanto sopra ipotizzato, a pensarci bene, potrebbe rappresentare la possibilità per i nostri Armatori di imbarcare allievi Uff.li e Uff.li già laureati da queste nazioni emergenti al di là dell'Adriatico. C'è da chiedersi veramente a chi giova questa aberrante opposizione da parte dei Ministeri o da chi comunque si occupa di "Shipping" o di "Manning" o comunque di Autorità preposte in materia che ostacolano, o che comunque non gradiscono, che gli allievi Uff.li non siano laureati di primo livello. Mi dispiace veramente, caro Decio, scrivere sempre cose, argomentazioni che non vanno come dovrebbero andare.

Ho scritto già nel tuo D.L.20 a pag. 6 e 7 un appello che auspicava che “ lo scafo Italia ritorni in assetto”...auguriamocelo tutti!!..Dimenticavo, caro Decio, vi è una soluzione: i “ nostri” traversano l’Adriatico e vanno a laurearsi al di là : in Albania o in Montenegro, o in Slovenia, ecc., non c’è che l’imbarazzo della scelta!

## Ugo Doderò

Caro Ugo, in Italia la Laurea di primo livello per acquisire il diploma di Tecnico della Navigazione e del Mare e quindi diventare Ufficiale al Comando o di Guardia , la puoi conseguire all' Università Parthenope di Napoli, Dipartimento di Scienze e Tecnologie. Aspettiamo che anche a Genova o a Trieste l'Università “ trovi i numeri e i docenti “ per dare la possibilità a molti giovani di percorrere questo indirizzo di studio. ( DL )

## Cyber Risks e navi senza equipaggio

Bel numero davvero il DL News 20 .Bravissimo, hai sintetizzato l'articolo dell'Economist come meglio non si poteva fare.

Il convegno sulla cyber risks che hai pubblicato é uno spunto per le assicurazioni perché coprano questi rischi, non senza difficoltà perché al momento pochissimi si sono specializzati soltanto nel marine.

Forse , per le navi che navigheranno senza equipaggio ci vorrà un po' più di un anno, ma sicuramente i cyber risks andranno di pari passo. Pensa solo a un attacco a queste centrali operative che gestiscono la flotta da uno schermo. Non pensi?

## Amedeo Giuliani

## Ah, se il mare potesse parlare

A proposito di ' Parlare Parole' Vorrei approfondire il concetto di 'Accoglienza' oggi. Ecco significa indecenza, sporcizia, putridume, fame, tuguri, sfruttamento, droga, prostituzione, abbandono, indifferenza, solitudine, inadempienza di promesse non mantenute che rimarranno tali, o, al massimo, si concretizzeranno in un giaciglio fatto di stracci e di di coperte consunte per terra sotto le stazioni dove, a dormire meglio, sono i treni...EH, sono proprio brava, ve l'aspettavate quanti sinonimi io riuscissi a trovare per definire meglio questa parola. Ma c'è però l'INTEGRAZIONE...

Con cosa, con chi?, con tutto questo forse?. Dalla notte dei tempi, l'uomo non si è mai calato veramente nei panni di queste "POPOLAZIONI, dando loro il contentino di un pezzo di pane con frusta e oggi la STORIA si vendica: l'AFRICA umana si sta spostando senza alcun ordine, in una migrazione che, in realtà, è un vero e proprio esodo di massa, disordinato e incontrollato di chi non ha più niente da perdere se non i soldi dati ai nuovi negrieri, - per chi, in fondo, non ha, in realtà, quasi nulla da offrire.- Ah, se il mare potesse parlare... Viva l'integrazione! E continuano a parlare parole. Ma questa è un'altra storia. A presto. Un saluto.

## Anna Bartiromo

---

## TECNOLOGIE AVANZATE

### CASE STAMPATE IN 3D

Dopo l'estate la città di Nantes, quartiere La Bottière, diventerà lo sfondo per la sperimentazione della costruzione di Casa YHNOVA, primo esempio europeo di social housing completamente stampato 3d.

Il progetto sarà realizzato da Bouygues Construction, parte integrante di uno dei principali gruppi economici d'Oltralpe con ramificazioni anche nei settori delle telecomunicazioni, immobiliare e infrastrutture, per la committenza di Nantes Métropole Habitat e sarà pratico campo di applicazione per Batiprint3D, robot e sistema di stampa tridimensionale sviluppati, e brevettati, dall'Università di Nantes attraverso le attività congiunte del Laboratoire des Sciences du Numérique e dell'Institut de Recherche en Génie Civil et Mécanique.

È la prima volta che in Francia (ma anche in Europa) ci si accinge a costruire il prototipo di un'abitazione sociale ricorrendo a quello che si sta sempre più affermando come un concreto sistema costruttivo, che, seppur ancora allo stadio iniziale della sua evoluzione, sta aprendo nuovi orizzonti in un settore che presto dovrà cambiare per adeguarsi. Accanto alla prefabbricazione, che nell'edilizia non è una novità e periodicamente attrae l'attenzione e le sperimentazioni degli architetti più blasonati, la possibilità di realizzare un intero edificio ricorrendo alle "braccia" di robot e macchine a controllo numerico in grado di costruire in modo autonomo i suoi elementi sulla base di modelli parametrici tridimensionali si sta arricchendo di sempre maggiori esempi e sperimentazioni e sta dando speranze per un futuro più sicuro e più pulito per il cantiere e i suoi lavoratori (ma anche con meno manodopera occupata?), per l'ambiente e la sostenibilità ma anche più economico nei costi di costruzione. Leggi anche [L'Arco di Palmira stampato in 3D arriva in Italia/ La microcasa stampata in 3d ad Amsterdam](#)

In questo settore la Francia si sta posizionando nel gruppo d'avanguardia a scala europea e anche la scelta di Nantes non è casuale: la città sta infatti da tempo sostenendo, anche economicamente, progetti di ricerca e sviluppo innovativi che stanno attirando start up e associazioni attive negli ambiti più diversi. Ma Nantes non è il solo polo di sperimentazione per ricerche che tempi recenti hanno visto la realizzazione del primo elemento portante stampato 3d in cemento, un sostegno alto 4 m per la copertura dell'area esterna di una scuola media di Aix-en-Provence realizzato nei laboratori lionesi del gruppo svizzero LafargeHolcim (che ha fornito anche il particolare tipo di cemento ad altissime prestazioni) in collaborazione con la start up francese XtreeE (che a febbraio è stata parzialmente acquisita da Vinci) e i tedeschi di Fehr Architectural.

Casa YHNOVA sarà un'abitazione unifamiliare di 95 mq con cinque stanze, pareti esterne curve su cui si apriranno porte e finestre di dimensioni differenti, la cui costruzione dovrebbe impegnare un budget complessivo di 130.000 euro. L'edificio porterà per la prima volta fuori

da un laboratorio un sistema divenuto parte del programma “Gros-Œuvre 4.0”, avviato dal dipartimento Ricerca e Sviluppo di Bouygues Construction proprio per sviluppare nuovi sistemi costruttivi, più performanti ed efficaci.

Batiprint3D, robot dal braccio meccanico lungo 4 m guidato da un sistema laser che finora è stato in grado di realizzare strutture alte fino a 7 m, partirà dal modello 3d del piccolo edificio (ma per adesso uno dei più grandi al mondo in realizzazione) per costruire involucro e divisori dalla stratigrafia tripartita: l'interno e l'esterno saranno costituiti da schiuma poliuretana espansa che, seguendo una planimetria curva per aumentare il grado di difficoltà, diventerà cassaforma a perdere per la parte interna portante, composta da una speciale tipologia di cemento che verrà armato. Gli strati di finitura saranno poi giustapposti a un nucleo portante in un insieme che per sue caratteristiche sarà anche isolato termicamente e acusticamente.

[Da Ingegnerinfo](#)

## [Le notizie della Guardia Costiera](#)

### [VITA DURA PER LA PESCA SPORTIVA ILLEGALE IN MARE](#)

La Guardia Costiera della Liguria ha sequestrato oltre un quintale di pesce e comminato multe per oltre 25.000 euro nell'ambito di una maxi operazione, denominata “Dolce Vita”, contro il fenomeno della pesca sportiva illegale in mare.

Sempre più frequentemente, nel corso dei regolari controlli sulla filiera ittica, gli ispettori della Guardia Costiera avevano rilevato la presenza di prodotti “freschi”, di cui non era però possibile verificare la tracciabilità, elemento essenziale per garantire la provenienza e la qualità del prodotto acquistato. La normativa nazionale vieta infatti ai pescatori sportivi qualsiasi forma di vendita o commercializzazione dei prodotti ittici pescati.

L'operazione, che ha visto impegnati i militari della Guardia Costiera in circa 1.300 controlli lungo tutto il litorale ligure, ha portato anche al sequestro di un esemplare di tonno rosso, specie sottoposta a periodi e quote di cattura limitati, che stava per essere caricato nel bagagliaio di un'auto, in evidente violazione delle norme che regolano il trasporto delle specie ittiche. Numerosi, inoltre, gli attrezzi da pesca sequestrati nel corso dell'operazione: dalle reti da posta, il cui utilizzo è vietato dalle norme sulla pesca sportiva, alle canne per la pesca d'altura, spesso impiegate proprio per la cattura del tonno.

La Guardia Costiera, evidenziando l'elevato importo delle sanzioni irrogate (oltre 25.000 euro), invita tutti gli appassionati di pesca sportiva ad approfondire la conoscenza delle norme che regolano il settore al fine di godere in piena serenità di tale pratica ricreativa, rimandando al sito Guardia Costiera per le ordinanze di divieto locale.

Gregorio Ferrari Da Liguria Nautica del 2/6/17

## CULTURA E LETTURE

### Sinistra e Popolo

Uscito in maggio già terza edizione Sinistra e Popolo, Il conflitto politico nell'era dei populismi di Luca Ricolfi, sociologo, docente di analisi dei dati , Longanesi , pagg. 290 con linguaggio chiaro come è suo stile analizza con lealtà intellettuale la sinistra italiana con il complesso dei “ migliori “ .

### PROCIDA OGGI

E' arrivato online PROCIDA OGGI , periodico di cultura, costume e vita isolana diretto dal giornalista professore Domenico Ambrosino , anno 30, n. 3-4 del 31 maggio 2017. Sedici pagine piacevolmente illustrate a colori , articoli di battaglia in difesa della collettività e attuali come la querelle Onorato- Confitarma sull'imbarco di marittimi italiani sulle navi di cabotaggio ; i problemi dell'isola, le cronache legate a convegni, conferenze, incontri, scuole, politica sport, lettere, un giornale completo che purtroppo , questa è sempre una mia opinione, leggendolo online rischia di essere sfogliato una , due volte e poi ....., ma noi lo abbiamo stampato . L'email della redazione è : *procidaoggi@libero.it*

### NOTIZIARIO CSTN

E' uscito il n° 58 di giugno 2017 del NOTIZIARIO CSTN, Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli online, che è dedicato, soprattutto, a due eventi straordinari: il 120° della fondazione della Lega Navale Italiana e il 90° anniversario della Federazione Italiana Vela. Abbiamo cercato, sia pure sinteticamente, di ricostruire le origini e le tappe salienti della Lega e, grazie a Franco Belloni. l'atto di nascita della FIV.

Claudio Ressmann ci racconta la storia di uno storico e tragico incidente della Royal Navy e un'esperienza mondana a bordo del “Vespucci” nei mari del Nord. Troverete anche altri interessanti articoli per cui non ci resta che augurarVi buona lettura.

P/Redazione CSTN

Paolo Rastrelli

### Il FADO al FADO

A Compagna e Elegantia Doctrinae presentano A Compagna dei zenezi , IL FADO al FADO, concerto poetico con Claudia Pastorino e Fabrizio Giudice , e la professoressa Maria Dulce Correia martedì 13 giugno ore 17, Università di Genova, Facoltà di Lingue, aula San Salvatore , Piazza Sarzano, Genova, Il Fado al Fado, concerto poetico, ingresso libero.

[www.elegantiadoctrinae.it](http://www.elegantiadoctrinae.it) [info@elegantiadoctrinae.it](mailto:info@elegantiadoctrinae.it)

<https://www.facebook.com/events/1180285338767208/>

## Il mondo in cui viviamo ( quando bastava una stretta di mano riflessioni biografiche di Ugo Dodero

Nella sede della Società Operaia del quartiere in cui vivono, i nostri due personaggi hanno un tavolo a loro disposizione per la solita partita di scopone scientifico. I nostri due: Giovanni e Carmelo, il primo genovese ex “ camallo “ del porto, il secondo, come si può notare dal nome, nato in Sicilia, ma da giovane salito al nord a Genova con i suoi genitori. Un’amicizia, che tra i due, dura da anni in quanto, come già detto, Giovanni ha lavorato in porto da “ camallo “, mentre Carmelo, pure lui, ha lavorato sulle banchine nelle manovre ferroviarie che portavano i vagoni sui moli per caricare o scaricare con i “ camalli ” merci nelle stive delle navi ormeggiate. Questa è la ragione per cui i due, sin dalla loro gioventù, si sono conosciuti stimandosi reciprocamente. Carmelo parla bene il genovese e si sente un genovese in tutto e per tutto. E’ sposato con una genovese ed ha due figli, un maschio ed una femmina, che fortunatamente, dopo un’istruzione a livello universitario, hanno un bell’impiego. Una bella famiglia di cui è orgoglioso. Giovanni lavora da “camallo” sin da giovanissimo e s’è fatto la sua “gavetta“ cominciando a lavorare con la “medaglia” della C.U.L.M.V. Proviene da una famiglia il cui padre era pure lui un “camallo”. Giovanni si è sposato giovanissimo con una piemontese del basso Piemonte che gli ha dato una figlia ancora non sposata. Le due famiglie spesso si sono scambiate visita, abitano vicino nello stesso quartiere. I nostri due, essendo più o meno della stessa età, sono andati in pensione quasi contemporaneamente e per vedersi e frequentarsi si ritrovano nella Società Operaia della zona a giocare a carte, ma...rimpiangono di non ritrovarsi più assieme sul posto di lavoro...Certo- dice Carmelo- in banchina è cambiato tutto...non ci sono più i vagoni ferroviari dai quali si scaricava o si caricava merce varia, colli, bobine e così via. Ora ci sono solo “containers”, quella specie di scatole metalliche che, con gru giganti, vengono caricate o scaricate da quelle navi enormi...Il “camallo” tradizionale non esiste più, come non esiste più colui che manovra i vagoni. Hai ragione annuisce Carmelo non serviamo più. D’altro canto replica Giovanni: “ Il mondo in cui abbiamo vissuto e viviamo tutt’ora è cambiato” Vedi questa Società in cui veniamo a giocare era un punto d’incontro per lavoratori che esprimevano solidarietà per altri lavoratori che si trovavano in difficoltà economiche o di altro genere. Ora la solidarietà è defunta, ognuno pensa per sé stesso ignorando i bisogni, anche minimi, degli altri. Carmelo replica: “ Prima bastava una stretta di mano per sancire un accordo,ora ci vuole l’Avvocato! I due sono d’accordo nel dire che non si trovano più a vivere in questo mondo così diverso dal loro, ma fortunatamente hanno due famiglie sulle quali possono contare!

Ugo Dodero

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

## LE RIFLESSIONI DI SILVANA CANEVELLI

Da Gaetano Filangeri ( Napoli 1753-1788) autore di “ La scienza della legislazione”.

## Su “ La libertà di stampa”.

*Questo passo è tuttora attuale e degno di meditazione. La libertà di stampa è dal Filangeri concepita come uno dei diritti imprescindibili di una società democratica. Bisogna però avere il coraggio di pubblicare anche l'errore, fiduciosi che la verità troverà la forza di prevalere.*

“...la libertà di stampa è di sua natura fondata sopra un dritto che non si può né perdere né alienare finché si appartiene ad una società, ch'è superiore ed anteriore a tutte le leggi, perché dipende da quella che le abbraccia tutte e tutte le precede; che la violenza distrugge, ma che la ragione e la giustizia difendono. ...Un errore non è mai pernicioso, quando è generalmente riconosciuto come errore, o quando si può far conoscere come tale. Così l'interesse di combattere l'errore farà o scoprire o rischiarare la verità, e l'evidenza della verità farà sparire l'illusione dell'errore.”

## Silvana Canevelli

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

### Educazione civica

Dal libro di testo del 1946\* “Tra casa e scuola”, letture per la quinta classe elementare maschile e femminile

#### L'ORO E LA SCRITTURA (leggenda) pag. 22

Il buon Dio creò gli uomini bianchi e gli uomini neri. Mise loro innanzi due preziosi doni e disse:” Qui c'è l'oro e qui c'è la scrittura: scegliete!”. I negri (sic) avari e poco riflessivi gridarono subito come fanciulli tumultuosi: “Noi vogliam l'oro!.. Noi vogliam l'oro!...”“Pigliatevi l'oro”- il buon Dio rispose. Ed i negri ebbero l'oro. Ai bianchi rimase la scrittura. I bianchi ed i negri usarono come seppero meglio i loro doni. I negri curvati nelle miniere si diedero a cavar l'oro; i bianchi, curvi sui libri, si diedero a studiare le scienze. Che avvenne dopo un secolo? I bianchi inventarono macchine, fecero navi, impararono l'arte della guerra e soggiogarono i negri, i quali continuarono a scavar oro, ma lo scavavano per i bianchi. Questa tradizione è così radicata nella testa dei negri della Costa d'Oro che essi credono cosa impossibile e contraria alle leggi del Creatore che i negri possano imparare bene a leggere e a scrivere e che vi siano miniere d'oro anche fuori del loro paese!

\*come sappiamo, era il primo anno del dopoguerra...

FINE