

DL NEWS **comunicazioni**

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 25 giugno 2018

Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

Realizzò la prima cattedra universitaria di Automazione delle Navi

L' appassionato amarcòrd del professor Antonio Fiorentino , “paradigma” della tecnologia avanzata

NAPOLI . Decio, ricevo sempre con piacere il tuo foglio di news.

Nell'ultimo numero hai commentato il recente convegno sull'automazione navale e hai ricordato gli antichi onori dei convegni degli anni '60, in particolare quello dell'ottobre 1967.

Mi hai fatto fare un piacevole ritorno a eventi e persone di 50 anni fa (sono quasi 51) e ricordare con nostalgia quel piccolo gruppo di amici che si riunivano (c'ero anch'io) per discutere su questo argomento affascinante che si affacciava alla ribalta. Oltre Leonello da te citato c'erano parecchi valorosi professori e ingegneri, p.es. Volta, Sitzia, Derdini, Bassi, e altri che ora non mi vengono in mente: alla mia età ricordarsi un nome è un'avventura.

Leonello Bonaria aveva curato il progetto dei traghetti classe "Canguro" dove più che una automazione si realizzò un notevole sistema di telecomando del passo delle eliche. Era un appassionato della materia e fu il moderatore del Convegno "L'automazione al servizio degli armatori" del '67 da te citato. Io partecipai con una memoria, alla fine della presentazione

Ci furono i soliti interventi tra cui uno dell'ing. Giovanni Villa della FIAT: iniziammo un dialogo vivace e interessante che però cominciò troppo ad allargarsi, tanto che Leonello, da buon moderatore, ci dovette togliere la parola dicendoci (lo ricordo come se fosse ora) "bravi tutti e due" e suscitando l'ilarità degli ascoltatori. Era un caro amico e uomo di grande umanità, tuttavia averlo qualificato "papà" dell'automazione navale mi pare un poco esagerato e anche un tantino riduttivo nei riguardi degli altri che ho citato prima (escludi il mio nome).

Nello stesso convegno, poco dopo il mio intervento ci fu quello di Ercole Lauro che parlò quale "armatore al servizio dell'automazione". Citò quattro navi della Flotta Lauro: Angelina Lauro e Achille Lauro che nella trasformazione del 1965 furono dotate di un notevole (per l'epoca) impianto di automazione, e le bulk Sorrento e Santagata, nuove costruzioni che nacquero automatizzate. La Flotta Lauro fu la prima compagnia privata italiana a dare spazio all'automazione, (dopo l'esempio del Lloyd Triestino con l'Esquilino) e fu un grande merito.

Considerando che io ero il consulente della Flotta, cioè quello che convinse l'Armatore

al grande passo, e partecipai alla programmazione degli impianti, potrei quasi attribuirmi un 1% di questo merito.

Come professore mi attribuisco, senza falsa modestia, il primato di aver creato in Italia la prima cattedra universitaria di Automazione delle Navi.

Oramai sono "vecchio", non mi occupo più di navi, questa corsa al gigantismo delle navi da crociera mi fa letteralmente orrore. Ricordo invece con tenerezza le mie prime esperienze da ingegnere sulle navi Liberty: avevano l'impianto elettrico a corrente continua, una motrice a vapore a triplice espansione, le caldaie di tipo scozzese a ritorno di fiamma che producevano vapore a 220 psi (15 kg/cm² = appena il doppio del gonfiaggio degli pneumatici di un camion), camminavano a 10 nodi.

Un abbraccio

Antonio Fiorentino

Caro Antonio, un grande piacere sentirti, tu sei per me un riferimento, come altri (pochi) che mi aiutano a non uscire dalla rotta che mi sono prefisso. Ricordo le tue realizzazioni a Napoli, sei sempre stato un precursore nella ricerca, navi, automazione, high speed vehicles, ma anche insegnamento etico e filosofico. Un modello, insomma, un paradigma come dicono adesso ... Se permetti pubblicherò la tua lettera ricordando la tua presidenza dell'Atena, i 50 anni festeggiati all'Università di Genova di questa associazione, la tua "ultima lezione" alla Facoltà di Ingegneria intitolata "Logica, scienza e conoscenza" un Manuale, scusa il termine, per capire l'evoluzione tecnologica e meditare sulla nostra esistenza. Tu sei anche un pianista classico, se non sbaglio, un amante dell'arte, ma sei anche una persona "normale", di grande sapienza e disponibilità umana.

Se ti va di salire a bordo di questa "carretta telematica", romantica come la definisce l'amico Fabrizio Vettosi, con qualche tuo commento ai fatti e misfatti della cronaca non solo del nostro settore trasportistico, la carretta è a tua disposizione rigorosamente "she", ti aspettiamo, noi partiamo di solito ogni domenica.

Un abbraccio, caro Antonio

Decio

AUTOMAZIONE NAVALE E NAVE AUTOSUFFICIENTE di Silvestro Sannino

Decio Lucano ha più volte richiamato gli studi ed il dibattito intorno all'automazione navale a partire dagli anni 1970 e proseguiti con crescente sviluppo in seguito. Tra l'altro in quel periodo Lucano fondò e diresse la rivista l'Automazione Navale Tecnologia per il Mare per alimentare e diffondere lo stato dell'arte nello specifico campo. Di questo processo, che si avvale degli sviluppi

dell'elettronica ed in particolare dell'avvento del microprocessore e poi del personal computer, riescono significative alcune tappe. Nel novembre 1974 si tenne a Genova il "IV Simposio Internazionale sull'Automazione Navale" in cui fu presentata una soluzione tecnica di nave completamente autonoma e quindi capace di navigare "unmanned", senza uomini a bordo. Convegni analoghi si tenevano annualmente in ogni parte del mondo e le proposte tecnologiche erano sempre più avanzate. Nel 1980 ancora a Genova si tenne il "Symposium on Ship Steering and Automatic Control", dedicato in gran parte al governo automatico delle navi. Al Symposium diedero contributi gente come K. Nomoto, T. Koyama, N.H. Norrbin, J. Van Amerongen, H.R. Van Nauta Lemke etc. oltre al gruppo dell'allora Laboratorio per l'Automazione Navale diretto da Ezio Volta. Vi era il Gotha mondiale dell'Automazione Navale. Le soluzioni proposte con incessante continuità venivano tradotte in applicazioni tecniche con sbalorditiva velocità. A metà degli anni '80 Grimaldi attivò sulla linea Italia Brasile le navi RO-RO tipo Repubbliche. Con Corradino Ciampa nel 1987 facemmo due esperienze di training on the Job (agosto e dicembre) e l'anno dopo l'ordine degli ingegneri della provincia di Napoli dedicò un convegno nazionale, un due giorni diretto anche ai docenti degli ITN, dal titolo "Una moderna nave specializzata: aperture verso il futuro" con la partecipazione, tra gli altri, del Rettore del Navale Gennaro Ferrara, di Lorenzo Spinelli, di Angelo Bassi, di Sandro Stefani, della Fincantieri etc.

Nella prolusione il Presidente dell'ordine degli ingegneri, Prof. Ing. Armando Albi Marini, dopo aver illustrato lo scopo del meeting ringraziò enti e soggetti individuali che avevano fornito un prezioso contributo, tra cui il Ministro per la Marina Mercantile Sen. Giovanni Prandini, il Ministero del P.I., il Rettore del Navale. Un particolare ringraziamento Albi Marini diresse a Decio Lucano, Direttore della Rivista "Tecnologia per il Mare" per la diffusione dell'attività svolta dall'Ordine nel campo navale. In quella circostanza Albi Marini, a proposito del dovere di migliorare la preparazione culturale e tecnica dei giovani laureati ebbe ad esprimere, con una punta di amarezza, questo concetto: *"Ma come possiamo noi chiedere ai giovani un impegno più attivo, più profondo se poi assistiamo al fenomeno, ad una prassi, che i migliori non vengano valorizzati nel dovuto rilievo mentre ottengono incarichi di prestigio soggetti poco brillanti ma che hanno battuto altre vie, vicine alla politica o peggio a pratiche nebulose?"* Caro Decio, ti chiedo se il monito di Albi Marini trovi oggi una situazione migliorata e si possa guardare al futuro con orizzonti più rosei, ottimistici.

Mentre organizzava il Convegno Corradino Ciampa mi chiese di fare un intervento su "L'Affidabilità dei sistemi tecnici". L'argomento era alla base della manutenzione programmata che allora si diffondeva nell'esercizio della nave, con un grado di integrazione sempre più spinto. Esso peraltro era assente nei piani di studio delle facoltà universitarie, tranne, mi pare, nell'ingegneria aeronautica. Io mi ero interessato ad esso seguendo i programmi spaziali, ed in particolare il Progetto Apollo, e avevo trovato che l'argomento era interessante anche sotto il profilo pedagogico per essere consistente, di validità generale e non soggetto a obsolescenza. L'avevo poi inserito nel libro "Complementi di Matematica per le Applicazioni" che avevo scritto nel 1985 assieme a Pasquale De Angelis, un matematico che insegnava al Navale (IUN). Allora, quando si parla di nave autosufficiente, unmanned, la domanda che pongo, poiché da molti anni non mi interessa più di argomenti tecnici aggiornati nel campo, i

progettisti di siffatte navi possono garantire un'affidabilità 100%? E quali sono i limiti di validità di un'affidabilità prevista, progettata, nella pratica operativa ? O vi sono altri criteri per superare il fattore sicurezza? (Ma forse è meglio insicurezza).

Silvestro Sannino, 22 giugno 2018

NAVIS, SEMPER EADEM NAVIS (NAVE, SEMPRE LA STESSA NAVE)

La nave in un'altra prospettiva: “madre che ospita nel grembo” , la toccante storia di Argo , di genere femminile
Le lezioni di Silvestro Sannino

Il diffuso interesse suscitato dalla discussione sul genere femminile della nave, ospitata negli ultimi editi di DL NEWS, mostra come questa antica e gloriosa res mobile riesca sempre a catturare un'attenzione passionale e creativa. Il richiamato articolo per essere stato scritto nel 2010, dell'Ammiraglio Renato Ferraro evidenzia poi che la questione del genere della nave esiste, a prescindere dallo svarione semantico dei signori dei Lloyds di Londra. Ferraro, nel richiamare il diffuso antropomorfismo al quale l'uomo mostra di essere molto affezionato imposta il discorso in modo che mi sembra corretto e riesce ad essere esaustivo nei vari aspetti che tratta, con riflessioni e toni soffusi di una morbida ironia. In particolare, illuminante riesce il periodo:” La personalizzazione che l'uomo fa della nave è tale che essa spesso diventa oggetto d'amore al pari di una donna; ed è sintomatico che in inglese, lingua nella quale tutti gli oggetti inanimati sono di genere neutro, la nave vivente (she) è femminile e questo mi sembra un'eccezione grammaticale davvero galante”. Ferraro ricorda poi come spesso alla nave viene dato un nome maschile da cui situazioni tipiche e simpatiche. E proprio per questo mi sembra sia il caso di fare qualche osservazione aggiuntiva.

Le prime navi, la nave Argo che ospita nel suo “grembo “ come una madre

Le prime navi, almeno in una certa tradizione della nostra civiltà greco-romana-cristiana, sono Argo e l'Arca di Noè, di genere femminile. Ma alla nave (naus in greco è femminile come pure navis in latino) pilotata da Tifi viene imposto il nome del suo maestro d'ascia, Argo, che è maschile da cui una dicotomia che si perpetuerà nei secoli, tutto sommato di una certa simpatia. E tuttavia non vi sono dubbi che la nave Argo sia di genere femminile. Il poeta Apollonio Rodio, nelle sue Argonautiche, descrive la tempesta di nove giorni alla quale furono soggetti gli eroi che si recarono alla conquista del Vello d'Oro e che spinse la nave Argo sulle coste sabbiose della Sirte,

senza possibilità di riprendere il mare per l'azione dei venti e della marea. Gli Argonauti decidono allora di trasportare la nave Argo a spalle attraverso il deserto libico, per dodici giorni, fino al lago Tritonide. In tal modo, dice il poeta, gli Argonauti saldavano un debito alla nave che li aveva sempre ospitati nel suo grembo al sicuro e con amore, come una madre custodisce il nascituro. La nave quindi femmina e madre! E tuttavia il nome maschile spesso dato alla nave, che trova motivi ben evocati da Ferraro, porta a qualche eccezione nel genere. Quando a lei si vuole dare un tratto, forte, virile, vengono impiegati anche altri termini come legno o come naviglio o come vascello. Ippolito Pindemonte, che oltre ad essere poeta è anche fine linguista, nella sua traduzione dell'Odissea, trova il modo di dire, nel racconto del finto Ulisse al porcaio Eumeo: "Su Creta sorse il rapido naviglio//che un gagliardo Aquilon feriva in poppa" (Odissea, XIV, 355). E qui naviglio indica una singola nave e non un insieme di esse. Dunque nave di genere femminile nelle lingue greca, latina, italiano, inglese ecc. Ma i francesi usano il termine navire che è maschile. Il più importante libro scientifico sulla nave che sia stato mai scritto, è del 1746 ed è autore Pierre Bouguer, scienziato illuminista con ampi interessi culturali, reca il titolo: "Traité du navire, de sa construction e de ses mouvemens" . Nel libro di Bouguer, come in altri, compare spesso anche la parola vaisseau, nave da guerra di genere maschile, a designare lo storico oggetto mobile, carico di simboli, di passeggeri , di merci e di...fascino, come osserva pure Ferraro con fine eleganza.

La nave suscita quindi profonda, ancestrale curiosità e non solo per il suo genere. Anche la sua origine è colma di fascino e di mistero, ed il discorso sulla prima nave ha significati antropologici, letterari e storici di grande e accattivante interesse. Nel secondo volume della mia Storia della Navigazione, pagine 469-475, viene riportato uno stralcio della tesi di laurea sul Nostos degli Argonauti di mia figlia Angela, adattato per l'ITN di Piano di Sorrento nel 2003, dal titolo significativo "Argo, la prima nave?" che potrebbe interessare non pochi lettori, considerato il genuino interesse mostrato per la nave ed il suo genere.

Silvestro Sannino

L'ANAGRAFE DELLA NAVE , LA VITA E' BELLA

Ce la spiega una scrittrice linguista donna di arte e di shipping di Anna Bartiromo

Carissimo Decio, devo dire che l'unico "IT" che mi viene in mente e che rispetto per la sua dignità letteraria, è quel mostro di perfida malvagità e sarcasmo orrido, travestito da pagliaccio, del tutto anonimo, subdolo e privo affatto di una qualsivoglia identità nonchè di umanità, figlio della eccellente penna di S. SPIELBERG, che, a mio avviso, non ha nulla a che vedere con ciò che prende il nome di NAVE o barca che sia, piccola o grande e ,perchè no, magari anche vecchia e malandata, visto che se non la si demolisca del tutto, (i suoi pezzi potrebbero ben essere indicati con -it-) resta sempre una "signora". Confesso di non essere stata al corrente di questa decisione del Lloyd's List di cui tu, ancora

oggi, ti meravigli. Più che stupirci, comunque, una simile decisione, dovremmo stupirci alla reazione di chi l'ha accettata...

Personalmente sono alquanto infuriata sebbene io sia perfettamente cosciente che questa è l'epoca dei -nonsense-, chi più ne ha più ne butta fuori, magari non certo per imperizia o distrazione piuttosto per una sorta di desiderio di modernità, di amore per il cambiamento a.s.o.(c.f.r. Ministero delle Infrastrutture che, tuttora mi lascia perplessa).

Ma la Nave è un'altra cosa ed in questo IT, io vedo una specie di irriverente QUALUNQUISMO che offende non solo il mezzo marittimo ma, soprattutto, chi ci lavora, chi ci vive, affidando a LEI i pensieri, il disagio, la fatica del distacco quotidiano, le ore di abbandono su un lettino di cabina allorché ti ci butti stanco col bisogno di riposare e, invece, capita che salti giù dal letto o per la nebbia o per un sopraggiunto imprevisto. D'altra parte posso affermare che, tutto ciò che è inerente alla Nave come ad es. Ship's articles, Ship's Captain o altro viene indicato con una scrittura da Genitivo Sassone, diversamente impossibile se non fosse considerata al femminile o umanizzata. Infatti L'OALD (OXFORD) lo riporta tuttora invariato (l'articolo) e, nelle scuole e negli Istituti è rimasto tale. D'altra parte, cosa c'è di più u.m.a.n.o. di un Paese dai tanti abitanti che si sposta ogni giorno oltrepassando i più lontani confini per andare e tornare e ancora andare per soddisfare le esigenze di chi va e di chi resta? Per me è sempre she.

Voglio sperare che sia solo una moda, come il Cristo sbattuto in tribunale o le incomprensibili lungaggini di alcune cause (specie le più efferate) che, come per magia, finiscono puntualmente col cadere in prescrizione...Bah, siamo fatti così!

LA VITA E' BELLA, pittura, arte e letteratura

Shipping a parte, ieri ho partecipato ad un meeting internazionale di PITTURA, ARTE E LETTERATURA, la di cui tematica, affidata a me, era :- La Vita è bella- che ho affrontato in 2 momenti.

Cos'è la Vita? ovvio non quella di ciascuno di noi che è del tutto personale, esclusiva e imprevedibile bensì un insieme di sensazioni, emozioni, percezioni, contatti umani e relazioni; vita è confronto, dialogo, empatia, scambio di idee, pazienza, tolleranza verso gli altri ma, soprattutto, rispetto di sé. Pertanto, perché sia tale, non può essere vissuta in solitudine dato che l'isolarsi dalla Società in cui si vive, dagli altri, dalla realtà circostante, fa sì che si trasformi in un lento e monotono scorrere dei giorni, senza voglie e senza scopo, alla maniera di come sosteneva, alcuni anni fa, in una sua canzone LUIGI TENCO "un giorno dopo l'altro" con lo sconcertante finale noto a tutti noi. Relazionarsi quindi con l'ambiente in cui viviamo senza trascurare l'importanza che esso ha su di noi, per crescita, evoluzione e ricchezza, è di capitale importanza., dicevo nel rispetto di Sé. Infatti- vivere vitam- non è agire in maniera estrema, né lasciarsi andare alla superficialità, alla piccineria, all'indifferenza, ad un facile. disordinato lassismo, al tutto fa brodo, alla

violenza o alle scelleratezze i cui risvolti si ritorcerebbero, comunque, prima o poi, contro di noi, usurpandoci quindi, momenti piacevoli e costruttivi. E' un dovere pertanto rispettarla (la Vita) comunque sia, a dirla con Fiorella Mannoia, teniamocela stretta, così com'è. Ma, a questo punto, perchè è bella?- Il bello della vita non è gratis; siamo noi responsabili di farla tale; infatti lo è solo se, alla luce di queste premesse, siamo in grado di estasiarci dinnanzi ad un'Opera d'ARTE che può essere un dipinto, una scultura, una musica, una poesia, un tramonto o il volo di un gabbiano.... In fondo anche la NATURA è un'ARTISTA meravigliosa. Basta scendere in alcune grotte particolari dove ci si perde tra fantasmagoriche sculture naturali, fatte da secoli dall'incontro di stalattiti e stalagmiti attraverso cui ci racconta pure una storia millenaria. Intendo che il bello della vita sta nella capacità che abbiamo di nutrire il nostro occhio, la nostra mente e lo spirito di immagini gradevoli, non offensive. Già un altro grande Poeta del 19esimo secolo G. CARDUCCI, si era posta la domanda in una delle sue celebri poesie- *“Contessa, che è mai la vita?/ è l'ombra di un sogno fuggente,/ la favola breve è finita,/ il ver immortale è l'AMOR”*. E quello universale, in tutti i suoi aspetti, è garante di una vita migliore. I versi sono dedicati alla donna che amava in quel periodo, ANNIE VIVANTI , in Joufrè Roudel Personalmente mi pongo un'altra domanda: E' la Vita che fa gli incontri o sono gl'incontri che fanno la vita?... Beh, qualche lettore, se vuole, può anche rispondermi. Un caro saluto a tutti voi.

Anna Bartiromo

NEWS DAL PROPELLER CLUB PORT OF GENOA

“Genova, Hub del Mediterraneo per lo yachting: opportunità e scenari”

A chiusura del nostro anno sociale 2017-2018 si è pensato di coniugare alla tradizione dei nostri usuali meeting conviviali un pizzico di novità legata ad una particolare location; sono pertanto molto lieta di invitarvi a partecipare alla nostra speciale serata conclusiva che si terrà presso la Marina Genova Aeroporto il giorno **MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 2018** sul tema:

“Genova, Hub del Mediterraneo per lo yachting: opportunità e scenari”

In occasione della nostra ultima serata natalizia avevamo affermato che: “E’ percezione di tutti che in questi ultimi tempi la nostra città si sta aprendo a nuovi scenari destinati a modificarne cospicuamente gli orizzonti futuri; e ciò vale in particolar modo per il settore dello shipping in cui progetti ed iniziative si stanno oggi diffondendo con forte vitalità e sembrano così dare segnali dell’avvento di una nuova era in cui, auspicabilmente, tra mare e territorio si verranno a configurare innovative sinergie con conseguenti nuove opportunità di valide affermazioni per Genova”. Questa affermazione assume una particolare valenza se si considera il settore della

nautica da diporto che, per la sua forte incidenza sull'economia nazionale ed il suo forte impatto sul territorio, può certamente contribuire a potenziare Genova nel suo ruolo di "Capitale dello Shipping".

Tema della serata sarà quindi quello di valutare - attraverso un esame della situazione normativa, logistica, operativa ed assicurativa – l'attuale status del mondo della nautica da diporto e soprattutto del settore legato all'utilizzo dei grandi yacht per poterne apprezzare i contorni e le implicazioni per la nostra Città e la nostra Regione, ipotizzando nuovi e più propulsivi scenari per il futuro.

Parteciperanno quali relatori (in ordine alfabetico):

Dott. Emanuele Carrara – Professional Nautica e Marinas Siat Assicurazioni

Avv. Lorenzo Fabro – Studio Legale Berlingieri Maresca

Dott. Roberto Giorgi – Executive Chairman Fraser Worldwide Yachts Monaco

Dott. Giuseppe Pappalardo – Amm. Del. Marina Genova (Aeroporto)

Moderatore sarà il nostro Consigliere Ing. Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale Nautica Italiana, che nella sua veste di organizzatore della serata introdurrà il dibattito.

Hanno già confermato la partecipazione all'evento sia il Sindaco di Genova, dott.

Marco Bucci sia il Comandante del Porto di Genova, Amm. Nicola Carlone.

E' stato invitato a partecipare anche il Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, dott. Paolo Emilio Signorini

Svolgimento della serata:

Ore 19,15/19,45 Incontro partecipanti, registrazione ed aperitivo

Ore 19,45/21,15 Cena presso il LINK RESTAURANT (Marina Genova)

Ore 21,15/22,40 Relazione ed interventi Ore 22,40/23,00 Conclusioni e saluti

Il Presidente

Giorgia Boi

Ps. Per raggiungere la Marina Genova (<https://www.marinagenova.it/> Aeroporto di Sestri Ponente

(Via Pionieri ed Aviatori d'Italia 203) ed il Ristorante LINK

(www.linkcreativefood.it):

Per informazioni: www.propellerclubs.it - <https://www.facebook.com/PropellerClubs/>

I porti e i loro territori

Le ZES e le Zone Logistiche Semplificate

CHIETI . Ship2Shore è lieta di invitarVi al Convegno

I porti e i loro territori: le ZES e le Zone Logistiche Semplificate ,Chieti, Camera di Commercio Sala Rossa, Via Pomilio 1, Chieti scalo martedì 3 luglio 2018, h. 9.30

Moderazione a cura di Angelo Scorza, Direttore rivista SHIP2SHORE

Tavola rotonda multidisciplinare su un innovativo strumento giuridico-economico-sociale volano dello sviluppo nazionale: a confronto operatori, Istituzioni, analisti e Associazioni di categoria

Saluti istituzionali:

Francesco Maria di Majo, Presidente AdSP Mar Tirreno centro-settentrionale
Matteo Paroli, Segretario generale AdSP Mar Adriatico Centrale
Mauro Angelucci, Presidente Camera Commercio Chieti Pescara
Gennaro Zecca, Presidente Confindustria Chieti Pescara; Leo Castiglione, Sindaco
Ortona Luciano D'Alfonso, Presidente Regione Abruzzo

Panel relatori:

Maurizio D'Amico, Femoza ; Marcello Di Caterina, Alis ; Ennio Forte, Università di Napoli<; Marco Lenti, Studio Legale Mordiglia ;Nereo Marcucci, Confetra Ugo Patroni Griffi, Assoporti e AdSP Mar Adriatico Meridionale

AGENDA h. 9.30 registrazione - h. 10.00 convegno - h. 12.00 conclusione - cocktail a fine evento Per confermare la propria presenza scrivere a segreteria@ship2shore.it
Si avvisa che i posti a sedere garantiti saranno al massimo 80

SeaFuture 2018

Il know how non secretato con la tecnologia ad uso civile Cronaca di Sante Tani

LA SPEZIA Si è svolta dal 19 al 23 giugno la sesta edizione dell'ormai famosa rassegna navale SeaFuture, all'interno dell'Arsenale Militare di La Spezia in un'area di novemila metri quadrati. Con la presenza di oltre 150 espositori e di 43 delegazioni militari straniere. E' proprio all'interno di questa mostra che si trova un punto di incontro tra quella che è il know how non secretato con la tecnologia ad uso civile sulla logica di un messaggio di sostenibilità, sviluppo economico e cooperazione internazionale portato avanti dagli organizzatori della manifestazione stessa. nonché resta, di fatto, un punto di incontro la clientela militare e l'industria per ulteriori commesse ed accordi futuri.

Presenti alla cerimonia di inaugurazione il Sottosegretario alla Difesa On.Volpi che, successivamente, ha fatto un incontro di carattere riservato con il Capo di Stato Maggiore della Marina Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli e le rappresentanza sindacali.

Tra le novità la Leonardo ha presentato tra i suoi prodotti di punta l'elicottero a pilotaggio remoto Awhero, progettato per la sorveglianza marittima nonché soluzioni presenti, ai fini della sorveglianza attiva e passiva già presenti sulla nave Fasan , la prima fregata italiana di classe Fremm in configurazione Asw (Anti Submarine Warfare), ormeggiata presso le banchine dell'Arsenale.

Interessante e innovativo il simulatore Morpheus, soluzione di realtà virtuale per l'addestramento degli equipaggi nelle procedure operative e di manutenzione, che utilizza una fedele rappresentazione degli apparati a bordo.

La Difesa e Sicurezza del gruppo Ferretti Divisione ha invece presentato l'inedita variante Fast Attack Craft. Lunga 20 metri, con un peso di circa 38 tonnellate, «è in grado di superare agevolmente i 50 nodi di velocità, con oltre 500 miglia di autonomia». Dotata di due motori da 1900 hp si configura come piattaforma ideale per l'installazione di mitragliatrici e altri sistemi d'arma tra cui una coppia di missili MBDA Marte Mk2, nonché un kit di piastre balistiche RHEINMETALL sul perimetro dell'area operativa ed è stato testato con successo nelle acque italiane anche come "chase boat" (tender blindato) per agili e sicuri utilizzi in ambito civile.

Nutrita l'attività seminaristica ed i workshop all'interno della manifestazione .I seminari tecnici di NAVARM hanno in particolar modo visto impegnate con i loro contributi le principali aziende nazionali della difesa come MARTEC che si occupa di migliorare la sicurezza a bordo delle imbarcazioni così come un seminario è stato dedicato allo sviluppo delle batterie al litio per l'impiego sui futuri sottomarini della Marina Militare con l'intervento di Fincantieri e dell'Università La Sapienza di Roma .

Fincantieri dal canto suo, ha esposto i risultati conseguiti nell'ambito del refitting sulle unità navali entrate in servizio con la Guardia Costiera del Bangladesh e con la Marina Peruviana mentre, nell'ambito della tutela dell'ambiente, sono state esposte le tecniche di demolizione con ciclo completamente green organizzate da AID..

Assegnato inoltre il premio al miglior libro per divulgazione scientifica voluto da WWF/FAI/Cinque Terre Academy. Il vincitore di quest'anno è Franco Borgogno per il libro "Un mare di plastica", Nutrimenti casa editrice.

La Vicesindaco Genziana Giacomelli ha premiato i giovani degli istituti superiori che hanno partecipato al SEAFUTURE AWARDS 2018 HIGH SCHOOLS, rivolto agli studenti iscritti agli ultimi due anni delle scuole secondarie.

Nell'ambito degli eventi di carattere tecnico interessante il workshop della Marina Militare e del CSSN sull'uso dei veicoli non presidiati nella lotta subacquea, affiancato dal seminario sulla gestione della crisi cibernetica organizzato da Segredifesa e sulle tecnologie per la sicurezza cibernetica organizzato dall'Università di Pisa.

Di particolare rilievo il dibattito sulle strategie per una difesa comune europea ove Leonardo ha presentato il programma Ocean 2020 (Open Cooperation for European Maritime Awareness 2020) .

Legata all'importante manifestazione , presso la Fincantieri del Muggiano alla presenza di autorità militari, politiche e civili, dal Ministro della Difesa Elisabetta Trenta all'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, dal capo di stato maggiore della Marina Valter Girardelli al capo di stato maggiore della Difesa Claudio Graziano, è stata varata nave Vulcano, lunga 193 metri e larga 27 metri, si tratta di un'unità navale ausiliaria per il supporto logistico (LSS - logistic support ship) che ha visto il suo sviluppo in tre differenti cantieri: il troncone di prora varato il 10 aprile 2017 nello stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia, i due tronconi poppieri costruiti a Riva Trigoso e il varo definitivo di ieri sera avvenuto nel cantiere del Muggiano alla Spezia.

Sante Tani

INDAGINE SULLA “NAVIGAZIONE “ DEI PORTI ITALIANI

di Tobia Costagliola

Da Tremestieri a Ravenna a Venezia a Monfalcone il problema dei fondali, la beffa dei cinesi, i porti assediati dalla burocrazia; se l'Adriatico non ride Genova non riesce a privatizzare nemmeno i bacini di carenaggio

RAVENNA . In riferimento alla lunga dissertazione sull'AdSP dello Stretto e del Tirreno Meridionale della scorsa settimana, un mio caro amico, senza mezzi termini, oltre a farmi notare che avevo storpiato il cognome del ministro Toninelli, mi ha chiesto le ragioni di tanto interesse per Tremestieri, anziché interessarmi di Ravenna, città in cui vivo. Gli ho risposto che scrivere di Tremestieri, Napoli, Trieste, Venezia o qualunque altro porto italiano non avrebbe comportato grosse differenze nell'evidenziare i mali che tuttora affliggono il sistema Italia e non solo quello portuale. Chi può negare che ciò che succede a Tremestieri non accada anche negli altri porti italiani? Progetti vecchi e nuovi corredati di tante indispensabili autorizzazioni in cui ne manca sempre qualcuna; contestazioni e dubbi mai risolti sulla validità degli stessi; perenne contrasto tra nuove e vecchie correnti di pensiero; lungaggini burocratiche, “zuffe” a livello istituzionale; interferenze politiche; instabilità politica; avvicendamento di amministratori; lobbies; ambientalisti; gare di appalto e relativi controlli, ecc.ecc. : tutti soggetti ed elementi che, con una intricata articolazione ritardano o bloccano quello sviluppo tanto necessario ad affrontare quelle sfide in cui la volontà di partecipazione è quasi sempre soverchiata da una incapacità di fatto del sistema stesso. Cosa avrei potuto dire di Ravenna ? Sono 3 o 4 anni che ne scrivo ma, purtroppo non c'è ancora nulla di nuovo che ci possa entusiasmare; anzi le cose vanno sempre peggio. Al mio amico ho detto che, di Ravenna, per il momento, salvo miracoli, si possono evidenziare solo due gridi di dolore: Il porto canale si sta insabbiando e il traffico va diminuendo. Non basta ?

I cinesi a Ravenna (e il mitico “ progettone “)

Nel frattempo ci consoliamo pensando all'insediamento, in pieno centro storico, in uno dei prestigiosi palazzi del Gruppo Ferruzzi, della compagnia cinese CMIT (China Merchants Industries Technology Europe Ltd) costituita da CMIG (China Merchant

Industries Group), posseduta da CMGH (China Merchant Group Holding) a sua volta proprietaria anche di China Merchant Bank, impegnata, tra le altre, nell'iniziativa nazionale del "Belt and Road". La CMIT apre così a Ravenna la sede europea di una società di progettazione per l'industria petrolifera, gasiera e per il settore delle navi da Crociera. All'inaugurazione, sia il Sindaco che il Presidente di AdSP, si sono per prima cosa, affrettati ad illustrare gli ambiziosi programmi di sviluppo del porto (da noi ricordati ancora come parte del mitico "Progettone", mai partito) che ora confluiscono nell'ormai famoso "Progetto Hub Portuale di Ravenna". I cinesi ovviamente si sono mostrati molto interessati a tali programmi che dimostrano come la loro scelta di Ravenna per la loro società europea sia stata particolarmente "indovinata". Come si può restare indifferenti di fronte alla presentazione del faraonico progetto di dragaggio, mai realizzata in Italia, che prevede anche un impianto di trattamento del materiale di dragaggio, rifacimento delle banchine portuali per circa 6,5 km, la realizzazione di nuove piattaforme logistiche per circa 150 ettari, ecc.? L'approfondimento dei fondali è sempre stato l'argomento più controverso anche a Ravenna. Per ora (si fa per dire) si scava a 13,5 metri nella canaletta di accesso e per 12,5 metri per la parte restante del porto canale. Più avanti, in data da stabilire, si potrà scavare fino a 14,50 metri come previsto dal PRG del porto, in vigore dal 2007.

"Lo stato dell'arte"

Ai cinesi non è stato detto che, al momento, siamo ancora fermi a 11 anni fa e che il porto non è stato approfondito di un solo cm. Dopo la nomina del nuovo Presidente di AdSP avvenuta nel lontano 2016, sono trascorsi già due anni per studiare e riformulare un nuovo progetto che poi è sostanzialmente lo stesso, già pronto da anni, a cui oltre al necessario maquillage politico di circostanza è stato dato una nuova paternità. E così si è sprecato altro tempo per le necessarie autorizzazioni, ultima la "riapprovazione" del CIPE che ha dato il via definitivo in data 28 febbraio 2018. Da sottolineare che il CIPE aveva già stanziato, dal 23.03.2012, 60 milioni e la UE 37 milioni. Attualmente il costo totale dell'investimento di 235 milioni di euro è totalmente finanziato (CIPE, BEI, AdSP). Per la cronaca va detto che i lavori dovrebbero iniziare entro febbraio 2019. Fine lavori alle banchine 2022; fine lavori dragaggio 2024. Salvo sfortuna, imprevisti e complicazioni derivanti dai dragaggi (categorie dei materiali dragati) e individuazione finale delle aree (private) da destinare alle casse di colmata...

Se va bene il periodo minimo corrisponde a ben due mandati di un Presidente di AdSP (!). Bisognerà poi vedere se gli avvicendamenti non comportino qualche "variante" in corso d'opera...

Ai Cinesi non far sapere... l'insabbiamento del terminal crociere e l'addio della Mein Schiff con 2000 turisti

Il giorno 18 giugno 2018 durante l'inaugurazione della nuova sede della CMIT, è stato rilevato, con grande sollievo dei partecipanti italiani, che nessuno ha accennato all'increscioso avvenimento del giorno 16 giugno in cui la Compagnia TUI Cruises ha cancellato l'approdo della nave da crociera MEIN SCHIFF 2 con 1896 turisti a bordo. A seguito del crescente insabbiamento dell'accosto al terminal Crociere di

Porto Corsini ed alla banchina di San Vitale, la Capitaneria di Porto, ha emesso due ordinanze che limitano l'accesso a Porto Corsini Nord a 7,60 mt , a Porto Corsini Sud a 7,90 mt e a San Vitale a 8,10 mt (con marea superiore al medio mare a 8,40 mt).

L'AdSP aveva approntato un approdo alternativo al Terminal Traghetto e Crociere ma gli armatori hanno preferito saltare la sosta a Ravenna. La notizia, fino ad allora contenuta, si è poi diffusa rapidamente : << Fondale insabbiato al terminal crociere di Ravenna. I turisti scappano. Grave danno per l' immagine e per l'economia della città >>. Da più parti si enfatizza la gravità estrema di quanto accaduto e l'elevato rischio di compromettere la stagione crocieristica. Qualcuno parla di disastro annunciato. C'è chi già chiede le dimissioni del Presidente di AdSP che, difeso a spada tratta dal vicesindaco, ottiene immediatamente la “ fiducia rinnovata”: " sono stati fatti tutti i passi necessari per risolvere il problema e non ci sono inadempienze".

L'AdSP di Ravenna ha avviato con urgenza il bando per i lavori di rimozione della sabbia in eccesso rivolto a dieci imprese specializzate. Verrà impiegata una draga che depositerà il materiale di escavo in un'area adiacente alla diga foranea nord di Porto Corsini. Questo mezzo semplifica lo spostamento di materiale preventivamente sottoposto ad analisi, per un escavo di 25.000 metri cubi. L'inizio lavori è previsto per la seconda settimana di luglio, fatto salvo gli imprevisti tipici degli appalti pubblici", la conclusione per la prima settimana di agosto.

Nonostante la situazione d'emergenza prevale comunque il vincolo delle gare di appalto, il vincolo ambientale che prevede autorizzazioni a seguito di rilievi batimetrici, campionature, analisi ecc.

Se ho capito bene si tratta di un lavoro di livellamento dei fondali senza alcuna rimozione della sabbia e fango del dragaggio. Conseguentemente circola un certo ottimismo per la possibile durata dei lavori fino alla prima settimana di agosto.

Dragaggio e autorizzazioni : scavare nei porti è un rischioso percorso tecnico e giuridico senza certezze per le AdSP .

Il caso Monfalcone

Le riflessioni dianzi espresse mi fanno pensare, tuttavia, a quanto accaduto a Monfalcone, nei giorni scorsi, dove erano in corso, con ben 4 draghe, lavori di manutenzione dei fondali del porto. I lavori sono necessari per eliminare quei cumuli in fondo al mare che ostacolano l'ingresso delle navi in banchina con più pescaggio. In pratica si stava eseguendo un lavoro di livellamento dei fondali con lo spostamento dei sedimenti dalle zone critiche verso zone con maggiori fondali, così come è previsto per Ravenna nell'attuale situazione d'emergenza. Quei lavori erano partiti dopo campionature e “canoniche” autorizzazioni. Ciò nonostante, a lavori in corso, il GIP del Tribunale di Gorizia ha ritenuto che circa 100.000 metri cubi di fango da dragare erano troppi per essere considerati manutenzione dei fondali ed essere ricollocati in mare. Conseguentemente, i materiali di dragaggio devono essere considerati “rifiuti” e quindi collocati in un ambiente “conterminato“ (casce di colmata). Oltre alle draghe, è stata sequestrata l'intera area interessata ai dragaggi e sono state denunciate quattro persone. Fortunatamente non è stato bloccato il porto ed è stato preservato l'utilizzo dello specchio acqueo per i normali traffici marittimi...

Sarebbe assurdo se una tale situazione potesse verificarsi anche a Ravenna, ma tutto è possibile! Da quanto abbiamo visto negli ultimi anni, il problema dei dragaggi non è stato mai risolto in maniera definitiva ed uniforme in tutto il sistema portuale italiano. Ogni dragaggio ha una sua “lunga” storia particolare che si discosta dall’altro (vedi Tremestieri , Venezia, Napoli, ecc.).

A proposito di Venezia, sparisce la costa ?

A proposito di Venezia, mi piace concludere col consolante e pur preoccupante comunicato di Porto Ravenna News del 17 giugno 2018 :

<< FONDALI E COSTA. SE RAVENNA STORCE IL NASO VENEZIA CERTAMENTE NON RIDE.

Mentre le gigantesche navi commerciali vanno avanti e indietro dal Porto di Venezia, la costa di Marghera sparisce sempre più velocemente. L’arretramento delle casse di colmata in prossimità del canale Malamocco-Marghera (più conosciuto come Canale dei petroli) è raddoppiato in alcuni punti e triplicato in altri rispetto alla media annuale". Inizia così l'articolo pubblicato oggi dal Corriere del Veneto, che conferma come il traffico mercantile e crocieristico abbia grossi problemi

Proprio a Venezia. Una lettura interessante, soprattutto per ciò che sta accadendo al porto di Ravenna. Ci sarà anche il terminal crociere insabbiato...ma almeno non ci siamo mangiati 30 metri di costa in un solo anno >>.

Tobia Costagliola

UNO SGUARDO DI PRUA

Onu e rom in Italia

Il 9 dicembre 2016 il Cerd organizzazione dell'ONU , Comitato per l'eliminazione della distinzione razziale, aveva espresse preoccupazione per “ l'assenza di dati certi sulla composizione etnica e razziale della popolazione rom in Italia , al fine di adottare le opportune misure – anche speciali – per correggere situazioni di diseguaglianza “. Secondo il Consiglio Europeo l'Italia ospita da 120 a 180 mila rom, scinti e nomadi nei campi, baraccopoli.

SBE di John Gatti

Un sito di cose di mare pratiche e di storia marinaresca : SBE di John GATTI.
L'ultimo articolo Le Riparazioni Navali - Fausto Mazza

Un settore vitale per la nostra marineria ancora poco conosciuto.
Fausto Mazzaè il 1° Yard Captain - HSE Manager presso T. Mariotti S.p.A. - Shipyard.

Come potrete leggere , le parole e lo stile usati per descrivere questo complicato settore sono semplici e raggiungono lo scopo di renderlo familiare anche ai "non addetti ai lavori".

Rolls-Royce nomina Stefano Lavezzaro Senior Vice President

Stefano Lavezzaro è stato nominato SVP Customer e Services – Sud Europa e Africa di Rolls-Royce Marine, una posizione nuova nella divisione.

La creazione del nuovo incarico fa parte di un cambiamento strategico, per offrire ai clienti di Rolls-Royce un rapporto commerciale integrato, sia per gli acquisti di nuovi impianti che per i servizi di supporto e di manutenzione.

L'inclusione di tutto il Sud Europa e l'Africa come mercato di riferimento porta evidenti vantaggi agli armatori che operano nel Mediterraneo.

Lavezzaro, da 18 anni in Rolls-Royce, con base nella sede di Genova, nell'ultimo periodo è stato SVP con responsabilità commerciale per i servizi, a livello internazionale, mentre nel passato ha ricoperto incarichi commerciali di prodotto di grande responsabilità.

“Ritengo che la nuova struttura creerà valore per i clienti”, osserva Lavezzaro. “Di pari passo con l'evoluzione tecnologica dei prodotti, cresce il vantaggio di pianificare l'organizzazione della manutenzione insieme all'acquisto dei nuovi impianti”.

“Prodotti complessi, con sistemi di controllo tali da fornire un monitoraggio in tempo reale del funzionamento e persino una diagnosi di problemi, portano logicamente a vedere prodotto e servizio come elementi integrati”.

hour””, osserva Lavezzaro.

Rolls-Royce Marine e il cliente potranno definire insieme le soluzioni ottimali per l'operatività degli asset e per la conservazione delle loro prestazioni nell'arco della loro intera vita operativa.

Lavezzaro manterrà la sua carica di Senior Vice President Power Development di Rolls-Royce Marine Services.

COMMENTO . Stefano Lavezzaro è un caro amico, competente, coerente, sempre proteso verso interessi che vanno dalla tecnologia all'ambiente, un amico che merita i nostri complimenti e il nostro affetto. (DL)

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE

**Presentazione dei risultati conseguiti
dai Progetti di Ricerca Industriale, Sviluppo Sperimentale e
Innovazione,**

TRIESTE Presentazione dei risultati conseguiti

dai Progetti di Ricerca Industriale, Sviluppo Sperimentale e Innovazione,
cofinanziati con risorse POR FESR 2014-2020

Venerdì 22 giugno 2018, ore 09:30 – 13:00 Piazza della Borsa (Gazebo), Trieste

saluti di benvenuto di Lucio Sabbadini, Maritime Technology Cluster FVG Romeo

Ronco, ISOLCOL Massimo Santin, LESS Giancarlo Geiger, EDSS 10:15 - 10:45

Presentazione dei risultati: ISOLCOL Filippo Falconetti, Fratelli Budai srl

;Alessandro Fraleoni Morgera, Università degli Studi di Trieste ;10:45 - 11:00 SIPAN

e PAN: sinergie con ISOLCOL ;Alessandro Clericuzio, CSNI ;Marco Biot, Università

degli Studi di Trieste 11:15 - 12:00 Presentazione risultati LESS

Dario Cangelosi, CETENA ;Rodolfo Taccani, Università degli Studi di Trieste

Carlo Pestelli, Wärtsilä ;Bruno Bisello, Tempestive

12:00 - 12:30 Presentazione risultati EDSS ; Sergio Bisiani, MarineLAB

Luca Sebastiani, SEASTEMA

12:45 - 13:00 Chiusura

Ketty Segatti, Regione Autonoma FVG 13:00 - 14:00 Pranzo di networking

RICORDATO ENZO TORTORA A GENOVA

CRONACA E CONSIDERAZIONI di ANDREA PANIZZI

GENOVA *Ieri sera 20 giugno eravamo al Museo Biblioteca dell'Attore, in via del Seminario, a pochi metri dalla Biblioteca Berio.*

Posto bellissimo, al quarto piano, con arredi, tavoli, architettura e scelte ergonomiche che ti fanno venire voglia di studiare.

Dipendenti entusiasti del loro lavoro, disponibilissimi, pronti a rimanere oltre l'orario di chiusura se vedono le persone dentro felici, con Eugenio Pallistrini padre nobile.

Ma, soprattutto, ieri sera, per la prima volta da decenni, Genova ha ricordato degnamente Enzo Tortora, il suo eroe civile, il suo Socrate moderno sempre mal sopportato e mai supportato dalla sua città.

Lo scorso anno, grazie a Franco De Benedictis e a una campagna di cui fui il modestissimo promotore, il consiglio comunale approvò una mozione per chiedere che sulla targa di "via Enzo Tortora", un tronchetto di pochi metri in Galleria Mazzini, sul lato che dà verso via Roma, al posto di "giornalista" venisse scritto "vittima della giustizia ingiusta" o un concetto simile.

Ma, nonostante il voto quasi unanime del consiglio comunale, nè Marco Doria, nè Marco Bucci hanno mosso un dito, un sopracciglio, per dare seguito a quell'atto amministrativo, che pure è solenne e con tutte le code dei grifoni comunali al posto giusto.

Fortunatamente, almeno la memoria dei giusti non va in prescrizione.

E ieri, grazie ad Andrea Panizzi, appassionato pedagoga che non ha perso il sacro furore di cambiare il mondo, eredità di papà Attilio, storico generale dell'Arma, siamo riusciti a parlare di Tortora.

Per mesi e mesi Andrea è stato un martello e, certamente, Palazzo Ducale che si propone

di ricordare la figura di Tortora a novembre dovrà lavorare moltissimo per provare ad avvicinare il livello della discussione.

Perchè, semplicemente, nella sala del Museo Biblioteca dell'Attore, c'era il cuore.

Anche in platea, con alcune delle persone più cariche di passione che conosco, da Donatella Ferraris a Paolo Gozzi, da Luca Costi a Barbara Grosso a tantissimi altri cari amici.

Gente di cuore.

E quando c'è il cuore anche tutti i soldi, tutti i grandi nomi, tutti i supercuratori, tutti i Palazzi Ducali del mondo, vengono in secondo piano.

C'era, ad esempio, il cuore istituzionale di Elisa Serafini, l'unico assessore che aveva davvero titolo per nominare Enzo Tortora e ci ha regalato una bella lezione di garantismo.

C'era il cuore familiare di Rodolfo Schizzi e di sua sorella, i nipoti di Tortora.

C'era il cuore goliardico di Guido Ciambellotti e dei suoi compagni della Goliardia Istituzionale.

C'era il cuore divulgativo di Emanuele Dotto e il suo amore per Enzo Tortora e la sua capacità di documentarsi preventivamente su ciò di cui parlava, che lo accomuna ad Emanuele, uno dei motivi per pagare il canone ancor prima che finisse nella bolletta della luce.

C'era il cuore aziendale di Gianni Vasino, con il racconto degli esili forzati dalla Rai di Tortora, la cui colpa era di pensare con la propria testa, mai allineato, mai scontato, mai servo.

C'era il cuore baistrocchino di Vittorio Sirianni, sempre in bilico fra divertimento e commozione, con i suoi racconti di casini – in ogni senso e la commozione con la testimonianza dello scambio epistolare con Tortora, l'amico "fighetto", rinchiuso ingiustamente nel carcere di Bergamo.

C'era, si parva licet, anche il mio cuore indignato, per ciò che vedo in politica e nel giornalismo, come se in trent'anni non avessimo imparato niente, anzi.

Come se la vergogna di Tortora, la sua elezione nel Partito radicale di Marco Pannella e Giovanni Negri, la battaglia per tutti coloro che non avevano voce per portare fuori le battaglie di dentro al carcere, il suo dramma, non fossero serviti a nulla.

Tortora, che si difese nel processo e non dal processo.

Tortora che non si fece eleggere per non essere arrestato, ma si fece gli arresti nonostante fosse stato eletto.

Tortora che fece una battaglia per l'immunità e non per l'impunità.

Tortora che rispettò la giustizia fino alla fine, anche quando era ingiusta.

E poi c'è stata anche una rivelazione che è un pezzo di storia della televisione.

L'ha portata Peo Campodonico, con la sua carica di sempre.

La famosa frase attribuita a Mike Bongiorno "Ahi, ahì, ahì, signora Longari, lei mi è caduta sull'uccello", in realtà non è mai stata pronunciata da Mike e, fin qui, più o meno, si sapeva.

Ma la rivelazione di Campodonico è che, in realtà, la battuta è quella di un Mike baistrocchino, in uno degli spettacoli della Bai.

E che quel testo, quella "signora Longari caduta sull'uccello" di Mike è proprio frutto della fantasia goliardica di Enzo Tortora.

Abbiamo riso e pianto, ieri sera.

E, dice l'Ecclesiaste, dove riso e pianto si toccano, lì è il paradiso.

Andrea Panizzi

Open day Giornata Mondiale dell'Idrografia

21 giugno 2018 presso l'Istituto Idrografico della Marina

Passo Osservatorio, 4 - Genova si è svolta la mostra

www.marina.difesa.it dedicata alla Spedizione Polare High North 17

maridrografico.genova@marina.difesa.it

“La batimetria è fondamentale per il futuro sostenibile di mari e oceani”

LIBRI E LETTURE

SUEZ

Il Canale, l'Egitto e l'Italia

Da Venezia a Cavour, da Mussolini a Mattei

historica edizioni, maggio 2018 , pagg. 330 , € 22

Marco Valle , giornalista , già Capo redattore di Qui Touring , responsabile di varie testate di geografia e storia, portavoce fino al 2011 del Ministero della Difesa , consulente di enti e collaboratore di quotidiani e autore di libri di geopolitica e storia, ha licenziato questo libro scritto con lo stile e la minuziosità del ricercatore e dello storico insieme : SUEZ.

Nel 2019 saranno 150 dall'apertura di questa idrovia (16 novembre 1869) che ha cambiato i rapporti economici dei paesi del Mediterraneo e oggi della via commerciale con l'Asia in concorrenza con i porti nordeuropei. Il 6 gennaio 2015 il Canale con importanti lavori ha raddoppiato la sua capacità , ma questo straordinario scenario ha almeno qualche secolo di preparazione politica e tecnica che vede le grandi potenze, Francia e Gran Bretagna , e poi l'impero asburgico e quello ottomano , i padroni del Cairo e i sultani di Costantinopoli, una rete di diplomazie che l'autore descrive minuziosamente insieme agli ideatori dell'apertura dell'istmo, Lesseps e Negrelli. Valle nella sua rievocazione sembra pervaso dal “ virus”del Canale perchè entra nei particolari più remoti di questa lunga storia (dal 1600 se ne sentiva la necessità con Venezia e altre repubbliche e stati) e i suoi salti tra i personaggi , mettendo a dura seppur piacevole prova il lettore, sono da capogiro: Metternich è di casa, il cancelliere austriaco si scontrerà con Gran Bretagna e Francia, con arabi e piemontesi . E Negrelli fedele collaboratore dell'Austria, padre riconosciuto con Lesseps dell'operazione Canale, una lunga storia diplomatica che ha origine da sigle illustri come La valigia delle Indie , indice della forza commerciale della terra di Albione protesa verso l'Asia. Valle sottolinea come l'opera del Canale si intreccia con la rivoluzione tecnologica in atto: ferrovie in primis, navigazione a vapore, telegrafo.

E il nostro Cavour in mezzo all'ordito europeo e arabo ne esce come un grande statista anche se compresso dalle grandi potenze . Sorprende conoscere come da questa storia nasce l'intermodalità, ispiratore l'ing. Von Humboldt che nel 1837 inizia a instillare questa filosofia commerciale che si estenderà a tutti gli stati europei che ambiscono agli sbocchi marittimi come l'impero asburgico.

Una storia che comincia con Napoleone e poi con il suo Ferdinand de Lesseps, console francese al Cairo, che ottiene la concessione dal Pascià d'Egitto Khedivè allo scopo di costituire una società per aprire un canale , superando i timori di un dislivello tra Mar Mediterraneo e Mar Rosso il 25 aprile 1859. Anche se l'italiano Luigi Negrelli, laureato in ingegneria a Innsbruck è il vero progettista, colui che definì il tracciato del canale.

L'autore è minuzioso nel raccontare i rapporti di forza, gli intrecci, i risvolti oscuri tra i protagonisti , tanti, troppi ma l'opera significava dividere due continenti aprendo una via di traffico che da allora 150 anni fa è un crescendo di traffico mondiale che oggi si scrive globalizzazione. La storia di Suez ci porta ai conflitti (Nasser, Sinai, occupazione francoinglese) sanguinosi e alla definitiva nazionalizzazione del Canale, alle brighe delle sette sorelle petrolifere a Mattei... Molto illuminanti le pagine dedicate al periodo (33-36) della guerra in Etiopia nel periodo mussoliniano .Finite le sanzioni, accettato dai “ grandi “ che l'Italia possedesse delle colonie, la guerra italo etiopie portò nelle casse del Canale col passaggio continuo di carichi di armi , truppe e altro materiale logistico di unità italiane cospicui guadagni. La campagna di Abissinia fu un ottimo affare ma anche i britannici ebbero il loro tornaconto. “ Per assicurarsi i denari necessari al passaggio nel canale, Roma dovette sacrificare la preziosa concessione petrolifera dell'Agip in Iraq” (che Mattei recuperò anni dopo). Suez è un libro di storia che descrive almeno due secoli di umanità , una rapsodia . (DL)

UNA POETESSA ALLA FINESTRA DEI PARCHI

NERVI. Faccio seguito alle note di Carla Mangini , che con Gozzano e Nonna Speranza, ha gettato un seme nel nostro foglio telematico, o carretta come volete, per citare una carissima persona che abita a Nervi, una signora distinta e con una famiglia di censo , che vive tranquilla con il suo gatto Mucci di vent'anni e compone poesie ; scrive a mano e poi digita sulla sua Lettera 32, i suoi versi vengono pubblicati in forma grafica e tipografica di quaderni. In un quaderno intitolato Semi di Zucca , la premessa (non sua) è chiara.

“ Brevi brani di poesia poetica raccontano emozioni, ricordi, amori di una donna, che attraverso questi definisce la propria identità. Trentanove istantanee vissute e immaginate. Luoghi dell'anima evocati con cura dall'autrice nello stile libero e istintivo a cui ci ha abituati.”

Noi siamo andati a trovarla. La sua stanza di ispirazione e di lavoro ha una grande finestra davanti ai parchi, si potrebbero toccare i rami degli alberi con le mani di Marialuigia Monfredini Sezzi . Sono rimasto sorpreso dalla delicata ma profonda semplicità poetica dei versi , che induce alla serenità . Marialuigia non va alla ricerca di parole particolari, e siccome la poesia è , come diceva Ungaretti, la parola illuminata, non nasconde i suoi versi nella semantica o nei voluti o involuti concetti

che il lettore deve estrarre come radici profonde. Noi (DL NEWS) non pubblichiamo poesie per una scelta editoriale, molti scrivono , troppi, poesie, alcuni legati a correnti letterarie e quindi fuori dall'immediatezza comunicativa , non parliamo dei poeti celebrati e nel giro delle lobby editoriali. Una delle riviste più importanti di ricerca poetica e letteraria è ANTEREM diretta da Flavio Ermini ;siamo a livelli di ricerca ma anche di insegnamento che comprende, come scriveva Croce, forme di arte che colgono altre arti. Se muore la poesia , scriveva Vittorio G. Rossi, muore l'uomo perchè la poesia è divina, anche la scienza è poesia. Ma qui ci addentriamo in un discorso che non vogliamo assolutamente fare , scriviamo soltanto che questa donna, adorata dalla famiglia , scrive in un modo che arriva al cuore, all'animo umano senza giravolte di parole . Questa donna minuta che si aggira col suo cappellino di paglia e un bastoncino tra le strade di Nervi per dare un'occhiata al mondo e alle vetrine , che sembra estasiata della gente , che ascolta il mondo , sempre aggiornata e amata da chi la conosce, scrive come tutti dovrebbero scrivere, versi o scusate il salto di qualità...testi di burocrazia e normativa legalese. Ma non è facile scrivere in modo semplice, parole povere che povere non sono , che esprimono una ricchezza spirituale che non è alla portata di tutti . (DL)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

MARCO FABIO QUINTILIANO, (Calahorra,Spagna 35 - Roma 100 d. C.)

Fu un eccellente pedagogo, antesignano di una metodologia completamente innovativa per l'epoca e ancora largamente di attualità. (Trad. di P. Pecchiura)

“Oh, se non fossimo noi stessi a rovinare le abitudini dei nostri ragazzi! Abbiamo tanta fretta a rammollire l'infanzia con le delicatezze. Quella forma di educazione fiacca, cui diamo il nome di indulgenza, spezza i nervi della mente e del corpo. Che cosa non desidererò ad ogni costo da adulto quel bambino che si strascina sui tappeti di porpora? Non ha ancora imparato a balbettare le prime parole che già si intende di stoffe di porpora e di ostriche. Ne educiamo il palato prima di insegnare loro a parlare; crescono sulle lettighe: se ne scenderanno a terra, eccoli pendere dalle mani di chi li sorregge dall'una e dall'altra parte. La nostra soddisfazione è grande, se diranno qualcosa di piccante. Accogliamo con risa e baci parole che non si dovrebbero permettere neppure alle scurrilità alessandrine. E non c'è da meravigliarsi: siamo noi che gliele insegniamo, da noi le ascoltano, vedono le nostre amiche, i nostri concubini; ogni banchetto echeggia di canzoni oscene, si permette loro di assistere a spettacoli il cui nome basta a far arrossire. Da qui derivano prima la consuetudine, poi l'abito mentale. I disgraziati imparano i vizi prima di sapere che sono tali; poi, froli e snervati, non è che ricevono dalle scuola codesti mali, ma ve li introducono.”

fine