

PENSIERINI

Più si procede con la navigazione nell'universo delle News , più ci si accorge di mettere la prua dove l'uomo non ha spazio né con le merci né con le idee , frantumate in assurde risse da parlar parole e paradossalmente togliere la parola a chi non la pensa come te.

Fausto Biloslavo è un grande giornalista, vero, coraggioso, conosce le guerre e le popolazioni, non è un politico, come tanti troppi giornalisti, che giudicano invece di dare notizie, ma all'Università di Trento per ben due volte gli hanno violentemente impedito di parlare in due conferenze. Erano i centri sociali , gli antagonisti, coloro che non accettano il libero dibattito, per questi fregaioli delle nostre tasche chi non la pensa a sinistra è un camerata.

Fincantieri e i cantieri di Saint Nazaire STX sono sempre in navigazione al lungo corso, dopo qualche anno ancora nessun accordo definitivo , non vi pare un'assurdità?

La Francia inoltre si sente padrona dei confini marittimi , da Caen in poi ci tollerano tra Mar Ligure, alto Tirreno , Corsica, isole toscane, ecc e noi non abbiamo ratificato ancora nulla.

C'è solo Carozzi , il mitico Giorgio a sparare con le colubrine del suo vascello sul *porto sepolto* , *che non c'è*, ma questa è poesia; quello che manca come hanno detto il presidente della Regione e il Sindaco sono i soldi per il ribaltamento dei cantieri, la nuova diga foranea, la gronda (contestata a ...morte dai grillini ambientalisti) , il tunnel, ecc. Ricordo però che ai tempi di Merlo , presidente del Porto, i soldi c'erano..., mancavano bandi di progetti e non mancavano le facce di bronzo.

Ship2Shore di Angelo Scorza è brillante e sferzante, Angelo da qualcuno visto con invidia è diventato editore, cioè imprenditore, noi gli auguriamo buona navigazione, come i nostri amici di The Meditelegraph ottima confezione ma spesso le notizie sono datate, basta qualche altra fonte e 12 ore dopo la notizia invecchia , anche nel settore dello shipping.

La Meteorologia spaziale significa che il Sole influenza le attività umane sia della terra sia dello spazio attraverso la sua energia che si manifesta sotto forma di eruzioni, di radiazioni elettromagnetiche . Leggete il bell'articolo/ studio completo) di Giancarlo Ruggei pubblicato sulla RIVISTA MARITTIMA , luglio agosto.

Il design della nuova Torre Piloti del porto di Genova non mi convince: sessanta metri di altezza e una “tavola” di 35 m per lato sopra la sala di controllo. Tutto questo nell’ambito della Darsena della Fiera davanti al padiglione Jean Nouvel . Come si fa a non pensare a un vento eccezionale o peggio che scoperchia la Torre ?

Duecento imprese, per un totale di oltre mille addetti. Questo il bilancio "di guerra" che la sconosciuta gestione politica del caso ILVA sortirà nei prossimi giorni impattando con una violenza senza precedenti su tutto l'indotto dell'industria siderurgica e letteralmente travolgendo un'intera filiera dell'autotrasporto italiano.

EMSA newsletter November 2019

In this issue: Just published: annual overview of marine casualties and incidents 2019; Training up German officers in the use of EMSA’s maritime security reporting tool; Taking stock of past training activities and planning for future training using new technologies; Places of refuge for ships in need of assistance: guidance and preparation for every eventuality; Integrated Maritime Services, SafeSeaNet & Copernicus info session given in Germany; Interest in EMSA’s Integrated Maritime Services continues unabated; EMSA

hosts visit organised by Ciencia Viva as part of World Space Week 2019.

<http://emsa.europa.eu/news-a-press-centre/newsletters.html>

OTTO DICASTERI PER FAR NAVIGARE UNA FLOTTA

Assemblea Confitarma – Roma, 31 ottobre 2019 Mario Mattioli chiede al governo di delineare un’agenda condivisa delle priorità del mare alla presenza del presidente del consiglio, Giuseppe Conte

Il Presidente Mattioli nella sua relazione ha ricordato che la flotta italiana rappresenta un “marchio di qualità” internazionalmente riconosciuto.

In Italia il cluster marittimo vale 32 miliardi di euro, la Blue Economy allargata (considerando anche sport, energia e turismo) ha un valore stimato di 130 miliardi. Se il Paese saprà attivarne il potenziale ancora inespresso, si creeranno ulteriori ingenti risorse. “Proprio per questo, abbiamo immaginato l’Assemblea odierna come un invito a considerare il mare e la terra un unico “ambiente di sviluppo integrato”. “Dobbiamo riuscire a congiungere le Alpi e il mare in un’unica prospettiva virtuosa ed è per questo che abbiamo più volte chiesto un’Amministrazione dedicata alle politiche marittime, ma continuiamo a rivolgerci ancora ad almeno otto Dicasteri”.

Noli Mazza: Tel: 06-674.881.249; e-mail comunicazione@confitarm.it

UN MARE DI SVIZZERA RIFLETTORI ACCESI

Lugano, 7 novembre 2019 - Riflettori accesi a Lugano, il 20 novembre prossimo, sull’area produttiva, logistica e trasportistica più importante d’Europa. Quella che comprende l’arco portuale ligure, il nord ovest italiano e la Svizzera, con particolare attenzione al Ticino. A partire dalle 9.30 presso il centro LAC si svolgerà infatti la seconda edizione di “Un mare

di Svizzera”, l'evento finalizzato a evidenziare le in gran parte inesplorate potenzialità di integrazione e quindi di crescita dei sistemi logistici, ma anche le problematiche, tutt'altro che marginali, che ancora condizionano il futuro dell'asse trasportistico nord sud, sia dal punto di vista ferroviario, che autostradale. Il "Mare di Svizzera 2", organizzato non casualmente da ASTAG, l'Associazione dell'autotrasporto svizzero, attraverso la sua sezione Ticino, vedrà la presenza delle principali Istituzioni di riferimento, svizzere e italiane, ma anche dei rappresentanti delle Associazioni imprenditoriali direttamente coinvolte nell'organizzazione e gestione del sistema di logistica e dei trasporti, nonché delle più importanti aziende del settore. Un'attenzione particolare sarà dedicata alle tematiche infrastrutturali e agli ancora troppi e gravosi imbuti che condizionano negativamente l'efficienza della rete.

L'European Coast Guard Functions alla presidenza francese

Il 13 novembre 2019 alle ore 10.00 presso il palazzo ducale di Venezia si apriranno i lavori della Conferenza Plenaria dell'*European Coast Guard Functions Forum*.

L'*European Coast Guard Functions Forum* - un consesso internazionale che riunisce su base volontaria le autorità delle guardie costiere di 25 Stati membri dell'UE e dei paesi associati Schengen, nonché la Commissione europea e le sue Istituzioni e Agenzie con competenze correlate alle funzioni di guardia costiera - si riunirà a Venezia dal 13 al 15 novembre 2019 per la Conferenza Plenaria dei Capi delle Organizzazioni di Guardia Costiera, evento conclusivo dell'annualità di presidenza italiana tenuta congiuntamente dalla Guardia Costiera Italiana e dalla Guardia di Finanza.

L'evento rappresenterà l'occasione per un bilancio dei risultati raggiunti nel corso del mandato italiano e per il passaggio di consegne alla prossima presidenza francese.

PORTI CHE PARLANO, TERMINALISTI CHE CANTANO, IN CHE MANI ANDRANNO?

L'IDENTITA' DEI PORTI: Maschi o femmine ...

Negli ultimi tempi si discute molto dell'eventualità che le Autorità Portuali italiane possano essere trasformate in vere e proprie società per azioni, come sembrerebbe auspicare anche la Commissione Europea che nel frattempo considerandole imprese ne richiede il pagamento delle tasse sui canoni demaniali.

In realtà un simile cambiamento oltre ad essere di non facile attuazione, risulta in netto contrasto con la posizione di molti addetti ai lavori, i quali ritengono che un ipotetica privatizzazione rappresenterebbe un serio ostacolo all'effettivo sviluppo degli scali. Come noto, la natura giuridica di questi Enti prevede che essi svolgano esclusivamente compiti di governo, disciplina, programmazione, promozione e coordinamento.

In questo quadro le gestioni portuali, di fatto già private, vengono ricondotte all'interno di un contesto regolatorio che solo le Port Authorities in qualità di Enti pubblici non economici possono appunto assicurare.

Secondo alcuni, uno stravolgimento sostanziale dell'attuale assetto, oltre a svilire la funzione di terzietà delle AdSP, comprometterebbe fortemente anche l'ottenimento dei cosiddetti "aiuti di stato", in relazione ad interventi infrastrutturali da realizzarsi attraverso gli investimenti.

Occorre altresì aggiungere che sul versante sindacale, almeno due delle tre sigle confederali, CGIL e UIL trasporti, asseriscono convintamente che il passaggio da un ambito disciplinato per legge ad uno deregolamentato, possa generare come accaduto per altri settori produttivi, gravi inefficienze e sprechi, con inevitabili e pesanti ripercussioni a carico della collettività.

Il Presidente Zeno D'Agostino, a capo dei porti di Trieste e Monfalcone, in una recente intervista ha dichiarato che, per attribuire maggior dinamismo alle Autorità Portuali non è necessario ricorrere alla loro conversione ma basterebbe semplicemente eliminare qualche

piccolo vincolo di carattere normativo che ne riduce drasticamente la capacità d'azione.

Il riferimento è al comma 11 dell'art.6, L.84/94 che non consente a queste Amministrazioni di detenere partecipazioni maggioritarie all'interno di società che si occupano di logistica e intermodalità.

A mio parere, potrebbe essere questa una delle possibili soluzioni da cui partire, per andare incontro alle esigenze di chi giustamente chiede un maggior efficientamento dei processi decisionali, senza però demolire la connotazione statale dei porti ed evitando soprattutto che finiscano nelle mani sbagliate.

Felice Magarelli

VOLANO GLI STRACCI

GIORGIO CAROZZI DA PILOTINA BLOG DI THE MEDITELEGRAPH

Porto di Genova tra Roma e l'Ue: a qualcuno piace spento Volano stracci, banconote e calamai tra gli imprenditori del porto di Genova riuniti in Confindustria. Baruffe surreali. Gli stessi terminalisti fanno poi fronte (quasi) comune quando rimettono in discussione gli accordi tariffari stipulati con la Culmv e indeboliscono il faticosissimo cammino di rinnovamento e trasformazione aziendale della stessa Compagnia. Quasi si volesse congelare ogni tentativo di riforma concreta, mantenendo rapporti e contrattazione ancorati ad una realtà ambigua, fuorigioco, defunta, consociativa e corporativa, beffarda e sfilacciata. (Contiua su Meditelegraph)

TERRA MARE

Sviluppo e progresso: che cosa ci insegnano i recenti gravi problemi sociali

Un intrepido articolo di Tobia Costagliola

Dalle leggi che governano la vita . La scoperta delle leggi dell'elettronica , della chimica e altre, cn ke koro stuofacenti applicazioni fa intuire a chi sa intendere , l'esistenza di altre leggi ancora superiori che sui piani di vita più elevati , regolano i mondi oltre quello umano. L'uomo è all'inizio del cammino...

Una breve presentazione di uno studio/analisi del nostro illustre Tobia Costagliola che si può riassumere così: dalla scomparsa delle lucciole alla scomparsa dello sviluppo e del progresso (DL)

Prima di iniziare la dissertazione sul Progresso e lo Sviluppo, non si può ignorare il grido di dolore che si alza dagli operai (e dalle loro famiglie) delle acciaierie di Taranto su cui incombe, una volta di troppo, lo spettro della disoccupazione e dell'incertezza. Grido di dolore subito strumentalizzato nella perenne campagna elettorale che ormai caratterizza l'immagine del nostro Paese, apparentemente attivo nella enunciazione di problemi che seppure "atavici" sembrano sorti , "oggi", per colpa di "questo" o quello" schieramento politico. Eppure il "declino" dell'impianto siderurgico, con tutte le problematiche sociali, economiche, ambientali, ecc. rappresenta l'espressione e l'esempio più significativo di come la "politica" italiana ha gestito le "epocali" opportunità offerte dallo Sviluppo e dal Progresso vanificandone i benefici e procurando danni "fisici" e "moralì" che sono sotto gli occhi di tutti.

L'immagine di quello stabilimento, qualunque potranno essere gli sviluppi della "sua grave crisi", nel bene o nel male, rappresenta quasi una "pietra tombale" sul progresso e sviluppo del nostro "bellissimo" ma "disgraziato" Paese. Ma guardiamo un po' indietro, nella Storia della umana "evoluzione", su cui questo problema ci spinge a riflettere attentamente.

Progresso: una semplice parola che racchiude l'essenza dell'azione e del pensiero dell'uomo di tutti i tempi, della sua intelligenza, del suo continuo "divenire", del suo destino. Parola che coniugata con idonei aggettivi, attraverso la memoria, le impensabili scoperte del passato e del presente, il primordiale istinto di ricerca, le continue scoperte, le nuove conoscenze, scandisce il procedere dell'umanità verso un futuro sempre più denso di sfide, sempre più accattivante ma sempre più incerto.

Una cosa è certa: ne abbiamo fatta di strada!...

MA CHE COSA E' IL PROGRESSO

Progresso tecnico, scientifico, morale, spirituale, intellettuale, culturale, progresso economico, sociale, giuridico, industriale, eccetera. Ma che cosa è il progresso? Difficile da definirsi esaurientemente per le sue molteplici implicazioni; tuttavia, senza alcuna presunzione di volerne personalmente coniare un significato "aggiornato", tra tanti, ritengo opportuno riportarne uno stralcio dall'autorevole dizionario Treccani che può essere considerato, senza ombra di dubbio, una buona base di discussione: « [...] il progresso è lo sviluppo verso forme di vita più elevate e più complesse, perseguito attraverso l'avanzamento della cultura, delle conoscenze scientifiche e tecnologiche, dell'organizzazione sociale, il raggiungimento delle libertà politiche e del benessere economico, al fine di procurare all'umanità un miglioramento generale del tenore di vita, e un grado maggiore di liberazione dai disagi (questo significato è derivato dall'idea propriamente illuministica di «progresso» come impegno a servirsi della ragione al fine di migliorare la vita singola e associata dell'uomo) ».

Significativa una delle "sintetiche" definizioni del dizionario dei "sinonimi e dei contrari": « [...] Progresso: Trasformazione graduale e continua dal bene al meglio[...] ».

Ma sarà sempre vero ?

Purtroppo la storia ci insegna che ci sono dei limiti da non superare e che, spesso, nel tentativo di passare dal bene al meglio, la mente umana, perdendo il controllo della ragione e facendosi offuscare dal senso di onnipotenza, individualismo ed "ingordigia", ci porta dal "bene al peggio".

Qualche riflessione sulla storia del progresso

Già 60/70 anni fa, nelle scuole del dopoguerra, ci destreggevamo sui nostri miseri banchi di scuola, sollecitati dai testi dei temi che ci proponevano i nostri maestri sui benefici del progresso, nonostante l'eco ancora vivo e le rovine ancora fumanti della terribile guerra. Credo che, nessuno sia tanto stolto da rinnegare, soprattutto oggi, i

benefici di quel progresso che, in costante “progressione” ha radicalmente cambiato e migliorato la nostra vita.. Ma pensate che veramente sia il tempo di inebriarci dei “progressi del progresso”, soprattutto quello scientifico, e far finta di non vedere l’inarrestabile e pericolosa “involuzione” che stiamo vivendo con tutti i devastanti suoi effetti?

Il punto cruciale è ben altro e, mentre tessiamo l’elogio dei benefici del progresso, ne ignoriamo stupidamente le degenerazioni, i guasti e la “progressiva” insostenibilità. E’ evidente che, nella grande varietà degli esseri umani, c’è chi riesce a guardare più lontano e chi, al contrario, non avverte neanche il bisogno di guardarsi attorno. Molte volte, purtroppo, taluni sono costretti a guardare avanti perché stanno già vivendo tragicamente un futuro ancora lontano per altri che, magari, vivendo negli agi dell’incoscienza e dell’egoismo, quelle realtà non riescono a percepirle e, ancora, quando tali realtà li coinvolgeranno direttamente, potrebbe essere troppo tardi...

Scritti profetici su” Sviluppo e Progresso”

Volendo approfondire ancora meglio lo “sviluppo e il progresso”, ho ritenuto fare un passo indietro verso il periodo della Prima Repubblica e leggere alcuni dei profetici scritti di un controverso personaggio, amato, odiato e spesso commiserato, la cui spiccata sensibilità viene, ancora oggi, universalmente riconosciuta ed apprezzata : Pier Paolo Pasolini (1922/1975) che, con i suoi “Scritti Corsari” (Saggi sulla politica e sulla società) aveva colto il vero significato del Progresso e dello Sviluppo inquadrati nel contesto socio-politico del suo tempo. Contesto in cui lo scrittore, con le sue idee, la sua estrazione culturale, la sua spiccata sensibilità ed i suoi “tormenti”, si collocava, senza esitazioni, nella cultura di “Sinistra” di quel periodo. Tuttavia, quegli scritti, allora profetici, sono ancora attuali e pieni di significati anche se, oggi, quella sinistra (Comunismo, per intenderci) non esiste più. Già allora, lui prevedeva che i suoi contemporanei comunisti si sarebbero borghesizzati. Cosa che si è puntualmente verificata. Ma ritorniamo al progresso ed alla sua vera accezione leggendo senza alcun condizionamento e pregiudizio di natura ideologica.

“Sviluppo e progresso” Un inedito di Pasolini dagli “Scritti corsari”

(Edito il 21 giugno 2015 da “Altritaliani.net, un portale italo-francese di cultura ed informazione, nato a Parigi nel 2009.) N.B.: L’inedito, ora in “Pasolini, Saggi sulla politica e sulla società” (Scritti Corsari)” è già stato pubblicato, a cura di Walter Siti da ed. Meridiani Mondadori, Milano, nel 1999. Questo inedito di Pier Paolo Pasolini, del 1973, che non fu pubblicata dal Corriere della Sera, ci sembra davvero un utile “controcanto” con la lettera enciclica: “Laudato si” di Papa Francesco, sulla cura della “casa comune” edita il 24 maggio del 2015.

Sorprende l’attualità del tema “sviluppo e progresso”, anche alla luce delle parole dell’attuale pontefice che attacca pesantemente sia il consumismo che le banche e la finanza, invocando un sviluppo che non contrasti con il diritto all’ambiente.

Ma l’attualità dell’intervento di Pasolini va a coinvolgere nella sua forza visionaria, anche la contraddizione politica della Sinistra italiana e come questa fosse inevitabilmente lanciata verso una sua trasformazione antropologica. Un’evoluzione che alla luce dell’oggi appare di tutta evidenza, rendendo forse ancora più chiaro, al di là della non pacifica questione del superamento delle divisioni politiche classiche, che quella sinistra degli anni settanta, con cui il grande intellettuale interloquiva, appare oggi una forza di conservazione e sostanzialmente residuale nella nostra società del terzo millennio.

Tratto da Scritti Corsari(Stralcio)

« [...] Vediamo: la parola “sviluppo” ha oggi una rete di riferimenti che riguardano un contesto indubbiamente di “destra”. Chi vuole infatti lo “sviluppo”? Cioè chi lo vuole non in astratto e idealmente, ma in concreto e per ragioni di immediato interesse economico? E’ evidente: a volere lo “sviluppo” in tal senso è chi produce; sono cioè gli industriali. E, poiché lo “sviluppo”, in Italia, è questo sviluppo, sono per l’esattezza, nella fattispecie, gli industriali che producono beni superflui.

La tecnologia (l’applicazione della scienza) ha creato la possibilità di una industrializzazione praticamente illimitata, e i cui caratteri sono ormai in concreto transnazionali. I consumatori di beni superflui sono

da parte loro irrazionalmente ed inconsapevolmente d'accordo nel volere lo "sviluppo" (questo "sviluppo"). Per essi significa promozione sociale e liberazione, con conseguente abiura dei valori culturali che avevano loro fornito i modelli di "poveri", di "lavoratori", di "risparmiatori", di "soldati", di "credenti"

La "massa" è dunque per lo "sviluppo": ma vive questa sua ideologia soltanto esistenzialmente, ed esistenzialmente è portatrice dei nuovi valori del consumo. Ciò non toglie che la sua scelta sia decisiva, trionfalistica e accanita.

Chi vuole, invece, il "progresso"? Lo vogliono coloro che hanno interessi immediatamente da soddisfare, appunto attraverso il "progresso": lo vogliono gli operai, i contadini, gli intellettuali di sinistra. Lo vuole chi lavora e dunque è sfruttato. Quando dico "lo vuole" lo dico in senso autentico e totale (ci può essere anche qualche "produttore" che vuole, oltre tutto, e magari sinceramente, il progresso: ma il suo caso non fa testo). Il "progresso" è dunque una nozione ideale (sociale e politica): la dove lo "sviluppo" è un fatto pragmatico ed economico. Ora è questa dissociazione che richiede una "sincronia" tra "sviluppo" e "progresso", visto che non è concepibile (a quanto pare) un vero progresso se non si creano le premesse economiche necessarie ad attuarlo.

Dunque la Destra vuole lo "sviluppo" (per la semplice ragione che lo fa); la Sinistra vuole il "progresso". Ma nel caso la sinistra vinca la lotta per il potere (come accaduto in Russia prima con Lenin e poi con Stalin, n.d.r.), ecco che anch'essa vuole – per poter realmente progredire socialmente e politicamente – lo "sviluppo". Uno "sviluppo", però, la cui figura si è ormai formata e fissata nel contesto dell'industrializzazione borghese. Tuttavia, qui in Italia, il caso è storicamente diverso. Non è stata vinta nessuna rivoluzione.

Qui la sinistra che vuole il "progresso", nel caso che accetti lo "sviluppo", deve accettare proprio questo "sviluppo": lo sviluppo dell'espansione economica e tecnologica borghese. E' questa una contraddizione? E' una scelta che pone un caso di coscienza?

Probabilmente sì. Ma si tratta come minimo di un problema da porsi chiaramente: cioè senza confondere mai, neanche per un solo istante, l'idea di "progresso" con la realtà di questo "sviluppo".

Per quel che riguarda la base delle Sinistre (diciamo pure la base elettorale, per parlare nell'ordine dei milioni di cittadini), la situazione

è questa: un lavoratore vive nella coscienza l'ideologia marxista, e di conseguenza, tra gli altri suoi valori, vive nella coscienza l'idea di "progresso"; mentre, contemporaneamente, egli vive, nell'esistenza, l'ideologia consumistica, e di conseguenza, a fortiori, i valori dello sviluppo. Il lavoratore è dunque dissociato. Ma non è il solo ad esserlo. Anche il potere borghese classico è in questo momento completamente dissociato: per noi italiani tale potere borghese classico (cioè praticamente fascista) è la Democrazia cristiana. [...] »

"Il vuoto del potere" ovvero "l'articolo delle lucciole"

Riporto uno stralcio dell' articolo di PPP sul Corriere della Sera del 1 febbraio 1975, l'anno in cui lo scrittore fu assassinato. Procedo a stralci perché sarebbe impossibile riportare integralmente, anche qui, il testo integrale.

« [...]Poiché sono uno scrittore, e scrivo in polemica, o almeno discuto, con altri scrittori, mi si lasci dare una definizione di carattere poetico-letterario di quel fenomeno che è successo in Italia una decina di anni fa. Ciò servirà a semplificare e ad abbreviare il nostro discorso (e probabilmente a capirlo anche meglio).

Nei primi anni sessanta, a causa dell'inquinamento dell'aria, e, soprattutto, in campagna, a causa dell'inquinamento dell'acqua (gli azzurri fiumi e le rogge trasparenti) sono cominciate a scomparire le lucciole. Il fenomeno è stato fulmineo e folgorante. Dopo pochi anni le lucciole non c'erano più. (Sono ora un ricordo, abbastanza straziante, del passato: e un uomo anziano che abbia un tale ricordo, non può riconoscere nei nuovi giovani se stesso giovane, e dunque non può più avere i bei rimpianti di una volta.

Quel "qualcosa" che è accaduto una decina di anni fa lo chiamerò dunque "scomparsa delle lucciole" [...] »

Progresso e aspetti deleteri

Il contenuto di questo articolo, che vuol essere una pesante critica al regime democristiano (e non solo), si sviluppa su due direttrici parallele. La prima è la constatazione del graduale vuoto di potere che, nonostante tutto, si va creando dal dopoguerra e che lascia intravedere, chiaramente, a cosa porterà l'evoluzione "involutiva" della politica; la seconda è quella del progresso e dei suoi aspetti

deleterii. Ed ecco che nella narrazione di questi fenomeni lo scrittore individua due fasi assolutamente distinte. Una fase che va dalla fine della guerra alla scomparsa delle lucciole, la seconda fase è quella che va dalla scomparsa delle lucciole ad oggi (1975). Antonio Castronovi, ex dirigente sindacale e militante di sinistra, nel 2016, rivisitando gli “Scritti Corsari”, e “Le Lucciole”, pubblica una accorata riflessione sui disastri, antropologici e ambientali, provocati dalla modernità dei consumi, nella falsa illusione di un illimitato sviluppo industriale. Commentando quei testi, così lontani ma tanto attuali, che sembrano scritti “a futura memoria”, Castronovi, nella veste di “saggista”, constata, con amarezza polemica, che quei guasti sono verificabili in particolare nel meridione del paese, sulla traccia delle premonitrici (e inascoltate) diagnosi di Pasolini e non senza un’amara autocritica sugli errori e sulla mancata vigilanza delle sinistre: « Guardo con ansia la crisi di progettualità dell’odierno sindacalismo. Mi domando cosa direbbe e farebbe oggi un sindacalista di ieri, il padre del sindacalismo pugliese e italiano Giuseppe Di Vittorio – uomo di origine contadina che amava la terra come fonte di vita – di fronte allo scempio che si fa oggi della terra e dell’acqua, dei veleni di cui vengono nutrite e di cui muoiono, delle sostanze tossiche in cui sono immersi lavoratori e cittadini.

Mi piacerebbe pensarlo e immaginarlo mentre spiega ai lavoratori dell’Ilva (e non solo) che il nuovo modello di sviluppo di cui parliamo possa volere dire fare coincidere il “progresso” con il “ben-essere”, innanzitutto con la difesa e la valorizzazione delle risorse naturali del territorio, delle materie prime vitali di cui è costituito e dei suoi beni comuni, in primis dell’aria, dell’acqua, della terra, insieme alla conservazione della storia, della cultura e dell’identità dei luoghi. Vale a dire di gran parte di quei beni vitali che abbiamo compromesso e perduto in nome dello “sviluppo”, scomparsi insieme alle “lucciole”[...]

Conclusioni (temporanee: c’è ancora materia di riflessione...)

Per concludere..., ritorniamo al punto di partenza di questo “sproloquio”.

Nel “marasma” di una politica senza coraggio, scialba, rissosa e inconcludente, che sia di Destra, Sinistra o Centro, gli atavici problemi

del Paese restano lì, irrisolti. Sono anni che questi problemi, sempre più pressanti, vengono soltanto enunciati senza mai essere affrontati in maniera realistica, intelligente ma “definitiva”. Non c’è mai stato il tempo necessario e, nei fatti, neanche la “buona” volontà (!) Come dimostra la Storia, le priorità, estremamente distorte e dispersive, ma con effetti benefici soltanto dal punto di vista elettorale e demagogico, sono sempre state ben altre... Ed ecco ora, l’esempio più lampante e significativo dei risultati della citata incapacità dei politici dell’ultimo mezzo secolo : lo stabilimento siderurgico di Taranto. Dalla “scomparsa delle lucciole” ad oggi, nonostante gli allarmi e la crescente esigenza di meglio coordinare la crescita con uno sviluppo più sostenibile , lo “Stato imprenditore”, ha perseverato “impunemente” nel volere una industrializzazione senza guardare ai danni collaterali (non poteva!) tra l’indifferenza delle “altre “ istituzioni che avrebbero dovuto vigilare. Quando il peso delle responsabilità è diventato insopportabile, con la “privatizzazione”, se ne è liberato. E così lo Stato cede il posto a Riva , ben cosciente di consegnare ad un privato uno stabilimento moderno solo nella sua capacità di sfornare grosse quantità di acciaio ma senza le elementari opere di difesa contro l’inquinamento e la salute per i residenti delle zone urbanizzate circostanti.

Il ruolo della magistratura

Ed ecco, però, i provvidenziali (si fa per dire) interventi della Magistratura, con le vicende che tutti conosciamo. Sequestri, inoperosità dell’acciaieria, scioperi, eccetera, fino al punto che lo Stato interviene di nuovo per togliere l’azienda al “cattivo” Riva che “non si è comportato bene” e cederla ai franco-indiani per giungere all’attuale tragica e assurda situazione... Come si può spiegarlo ai circa 11.000 operai ed alle loro famiglie ? C’è qualcuno che sogghigna soddisfatto perché si tratta di una “Patata bollente” che, al momento , tocca rimuovere dal fuoco al governo “giallo-rosso”. Ma , sarà veramente così? Stiamo forse toccando con mano l’epilogo dell’avventura industriale italiana ?... Un fatto è certo, dopo mezzo secolo, l’industrializzazione, sinergica al progresso, non ha prodotto i risultati sperati. Si ritorna al punto di partenza : rischio disoccupazione in un contesto socio-politico e ambientale

estremamente compromesso... Ma dove era o dove guardava “Chi” doveva intervenire a tutela dell’ambiente, dell’occupazione e di quel territorio mentre sorgevano, ”allegrementemente” e irresponsabilmente, insediamenti urbani (come a Bagnoli, Cornigliano, ecc) in stretta prossimità di insediamenti industriali pre-esistenti ? E ,ora, si arriva al paradosso in cui si discute sulla impunità penale di coloro a cui la Stato Italiano ha consegnato “il pacco”, mentre i veri responsabili, i.e, lo Stato e tutte le Istituzioni, ne escono puri ed ”immacolati”... a parte il severo giudizio che la Storia ha già loro assegnato... Non vado oltre.

Tobia Costagliola

Ottobre/Novembre 2019

LIBRI E RIVISTE

CAMBIO ROTTA

Il libro di Mario Rossato e Simona Merlo, Mursia € 17, lo abbiamo annunciato nello scorso fascicolo telematico. Ce lo racconta in una forma originala la giornalista Simona Merlo , una voce sola come a teatro che parla a nome di lui Marco, velista disabile che ha percorso 1648 miglia sotto costa a sei miglia con il suo trimarano, il periplo italiano , Venezia Genova. Un libro di mare dove la sofferenza e la differenza non emergono , anzi una testimonianza viva del popolo degli amici lungo i porti senza barriera della penisola. Simona Merlo riesce a darci tanta dignità nella sua splendida scrittura che mette insieme la barca, il cane Muttley, inseparabile, gli amici, e lui Marco che sul suo trimarano di otto metri non ci fa pesare diversità perché in questo lungo racconto di mare tutti intervengono e parlano : il mare, la barca, lo skipper, il cane , i delfini, gli amici, tutti coloro che fanno cambiare rotta a Marco; azioni, rifiuti, dolori che però ti fanno

reagire e tutto quello che salta fuori da una sequela di porti che ,come nelle fiabe si popolano , ragazzi e gente che ti aspettava riva , in molti . Questa di Marco Rossato , raccontata in modo attrattivo da Simona Merlo in simbiosi con lo skipper con la sua voce/scrittura, non deve insegnarci nulla, siamo noi che da ora in poi faremo parte del popolo di Marco, navigare sotto costa è difficile e bisogna sapere, in solitaria , fare i tecnici ,fare i navigatori. (DL)

<p>CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE</p>		<p>... il porto della cultura del mare</p>
---	--	--

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - LEGA NAVALE ITALIANA
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - tel.fax. +39 0814206364
website: www.cstn.it e-mail: info@cstn.it

CSTN

Cari Lettori.

Godetevi questo numero 87 di novembre 2019 che navigando tra i gusti più disparati di chi ci legge, cerchiamo di rendere mediamente gradevole.

Buona lettura.

Non dimenticate di diffondere il notiziario cstn tra i vostri conoscenti appassionati di storia; cultura e tradizioni marinaresche.

Sono usciti TTM luglio agosto, RIVISTA MARITTIMA luglio agosto, Vita e Mare , settembre ottobre.

«Abbiamo mantenuto tutte le promesse fatte il 26 novembre scorso, in primo luogo quella di non chiudere alcun ufficio postale. E guardate che non era così ovvio, ricordo che due anni fa mi sono trovato una lista di 1.200-1.400 Comuni in cui si sarebbe dovuto chiudere l'ufficio postale. A partire da maggio 2017 ci siamo messi a fare analisi, riunioni, poi con il piano del febbraio 2018 abbiamo deciso di non chiuderne alcuno». Così Matteo Del Fante, ad di Poste Italiane, ha ricordato le promesse fatte dalla società agli amministratori e al Paese per evitare la scomparsa dei borghi erosi dal graduale spopolamento.

Paolo Clerici ci invita alla presentazione del primo volume della "Storia della Marineria Mercantile Italiana" 1861-1914 Auditorium, Galata Museo del Mare di Genova martedì 3 dicembre 2019 alle ore 18.30 a cui seguirà un cocktail in Terrazza Coeclerici e all'inaugurazione dei Giardini dedicati a Jack Cleric Via Martin Piaggio angolo Piazza dei Cappuccini, Genova mercoledì 4 dicembre 2019 alle ore 10.45

UN LIBRO E UNA MOSTRA PER CARLO DAPPORTO

Una mostra dedicata interamente al grande attore ligure Carlo Dapporto, in occasione del trentantesimo anniversario della morte. Curata da Andrea Panizzi e Luisa Bianchi, coautori del libro, sarà aperta al pubblico dal 14 al 17 novembre 2019. Lo scopo è far rivivere oltre quarant'anni di teatro italiano e non solo, con foto inedite che ritraggono il Carletto nazionale sia nella vita artistica che in quella familiare. Il visitatore avrà altresì la possibilità di acquistare il libro Carlo Dapporto 30...e lode. La vita è uno show meraviglioso che non si replica, che verrà presentato giovedì 14 novembre, ore 17,00, presso la sala Società Ligure di Storia Patria, con la presenza di Massimo Dapporto.

Come ha scritto massimo Dapporto: "In questo libro-ricerca c'è tutto, c'è lui, c'è papà Carlo che domina al centro della scena. I suoi primi

anni, la scuola, i piccoli lavori che faceva da ragazzo con umiltà e sventatezza. La parola licenziamento era una regola per lui, ma anche un regalo, solo così poteva sentirsi libero di pensare, di fantasticare e mentre volava verso il futuro non si accorgeva che tutto questo accadeva per indirizzarlo a diventare un grande del teatro italiano".

Info De Ferrari Editore: www.deferrareditore.it - segreteria@deferrari.it

**VI Forum Shipping & Intermodal Transport
LOGISTICA, C'E' SPAZIO PER TUTTI?
Tra figure tradizionali e grandi operatori,
il ruolo della tecnologia nell'evoluzione della logistica**

**Genova, Palazzo San Giorgio
21 Novembre 2019, dalle ore 9:00 alle ore 13:00**

Cresce sempre di più l'interesse delle compagnie di navigazione ad ampliare la propria offerta commerciale con servizi puramente logistici. Dall'acquisizione di terminal dello scorso decennio, alla fornitura di documenti doganali e servizi assicurativi di oggi, l'obiettivo è quello di arrivare ad offrire al cliente finale una soluzione logistica integrata, possibilmente door-to-door.

La sfida è gestire la merce lungo tutta la catena logistica in modo più efficiente e trasparente, fornendo al cliente informazioni dettagliate in tempo reale, con la possibilità di intervenire direttamente in caso di necessità.

Questo è oggi possibile grazie all'utilizzo di tecnologie che garantiscono un flusso di dati affidabili e privo di interruzioni tra tutti gli operatori coinvolti nella supply chain.



NAVIGAZIONI DI BOLINA

di Silvestro Sannino

IL MACCHINISTA NAVALE NUCLEARE

L'ATOMO PER LAPACE

LA STAGIONE DELLA PROPULSIONE NAVALE

NUCLEARE

NAVIGAZIONI DI BOLINA : L'ATOMO PER LAPACE

LA STAGIONE DELLA PROPULSIONE NAVALE NUCLEARE

Correva l'anno 1962; chi scrive questa nota, appena diplomato al Nautico di Napoli, indirizzo macchinisti, si presentava all'ufficio armamento della Flotta Lauro, in via Marittima, a nome di un ex direttore di macchina di nome Sorrentino, della stessa società, per chiedere un imbarco. Mi dissero che vi era la possibilità a bordo della "Surriento" che faceva la linea dell'Australia ma dovevo regolarizzare il libretto di navigazione in capitaneria al ruolo di aspirante macchinista. Mi recai in capitaneria, ma, ingenuo, non portai il "regalino" che i marittimi torresi erano soliti offrire all'impiegato civile addetto alle pratiche. Il documento tardò a prendere forma e, dalla fine di luglio, si arriva a settembre. Sfuma l'imbarco sulla Surriento. In agosto, non ricordo come, mi venne proposto un imbarco da secondo ufficiale su una nave diretta in centro America. Rifiutai perché non avevo un minimo di esperienza necessaria. Seppi, in seguito, dalla stampa che la nave portava armi a Cuba, mentre il Presidente americano J. F. Kennedy ordinava il blocco navale intorno all'isola di Fidel Castro! Intanto venni a sapere, da amici bene informati, che si doveva svolgere un corso di post diploma di specializzazione in "macchinista navale nucleare" presso il Nautico di Gaeta, cosa che suscitò subito il mio interesse. E così seguii il corso di un anno a Gaeta.

L'ATOMO PER LA PACE – ESPERIENZE NAVALI

L'interesse era naturale. Si respirava un'aria di ottimismo per l'impiego civile dell'energia atomica, dopo le bombe di Hiroshima e Nagasaki dell'agosto 1945. Nel 1952 in USA si impostava la chiglia del sommergibile nucleare Nautilus, il quale nel mese di agosto del 1958 riusciva a navigare sotto i ghiacci del Polo Nord, con guida SONAR. L'Unione Sovietica nel 1959 aveva varato il rompighiaccio Lenin a propulsione nucleare, primo di una serie; ancora negli USA nel 1962 veniva varata la nave mercantile nucleare Savannah, che io visitai nel porto di Napoli. In progetto vi erano la NS Otto Hann e la NS Mutsu. La propulsione nucleare presentava il vantaggio di non aver bisogno di rifornimenti di fuel, la sua autonomia era illimitata. Per un giovane di 19 anni la prospettiva di un corso nucleare era allettante e si potevano studiare materie nuove quali la fisica nucleare, i reattori nucleari, l'elettronica. Il corso era stato progettato dall'Istituto di Costruzioni Navali della Federico II, diretto dal Prof. Francesco Saverio Spinelli, e si sarebbe tenuto presso il Nautico di Gaeta del Preside Giovanni Viola. Gaeta era una sede in posizione strategica, rispetto alle centrali nucleari di Latina e del Garigliano, le quali dovevano essere visitate spesso dai corsisti. Docente di fisica nucleare ed impianti era un giovane ingegnere navalmeccanico che aveva seguito, con altri colleghi, alcuni seminari sull'energia nucleare, tenuti dal Prof. Bruno Mazzoleni, un fisico dell'Università federiciana: l'elettronica, allora solo analogica ed a tubi termici (con anodo, catodo e griglie), era insegnata da Giorgina Madia, nipote di quel Giovanni Giorgi noto per i suoi lavori sui sistemi di misura. La Madia aveva scritto un libro che usavamo ma si cercavano altri testi per approfondire. Ricordo il testo del Ravalico ed un malloppo di un certo Gaetano Mannino Patanè, uno zibaldone di scarsa sostanza. L'Italia era ancora in pieno boom economico, l'auto si diffondeva, si delineavano i primi governi di centrosinistra e mamma TV proponeva i suoi programmi rassicuranti, in cui Mina era la regina incontrastata. Ma proprio ella doveva turbare le coscienze degli ambienti sociali per la sua relazione extramatrimoniale con Corrado Pani e la nascita del figlio. Poi venne il divorzio ed i costumi si liberarono di molti vincoli, qualcuno dice troppi.

Agli inizi di giugno si tennero gli esami. Vi era tutto lo staff dell'ingegneria navale, con Spinelli in testa. Quando feci l'esame ebbi l'impressione che Spinelli seguisse con aria distratta; di tanto in tanto interveniva con domande generali, severe ma mai cattive. Al termine egli, con un chiaro cenno dell'indice della mano destra mi chiamò e mi disse: vuoi venire a lavorare con noi? Figuriamoci, e chi se l'aspettava! Il giorno dopo ero all'Istituto di Costruzioni in via Mezzocannone ed il Prof. Aurelio Guida, su alcune indicazioni del prof. Egidio Fasano, formalizzò il mio impegno. Come tecnico intermedio percepivo 45.000 lire al mese e dovevo svolgere un lavoro vario, presso il loro centro sperimentale, ubicato nella Mostra di Oltremare.

Qui era stato allestito un "laboratorio campus" per lo studio sperimentale su modelli di navi al fine di trovare le migliori soluzioni atte a difendere il "core" o "nocciolo" del reattore nucleare della nave in caso di collisione o altro incidente. Era prevista la costruzione in scala della sezione della nave che doveva ricevere il reattore. Essa veniva poi posta in una vasca e fissata ad un "ponte" corredato di una superficie di deriva in relazione a quella della nave. Veniva poi costruita la prua della nave, a partire dalla paratia di collisione, la quale veniva posta su uno scivolo il cui carrello aveva una zavorra variabile. Il carrello con la prua, posto alla distanza voluta, veniva liberato ed iniziava la sua corsa fino ad impattare la sezione trasversale della nave. Una serie di estensimetri ("strain gauges") posti in vari punti della sezione della nave fornivano i segnali che, una volta elaborati, consentivano di avere tutte le informazioni utili sulle deformazioni subite dallo scafo per l'impatto. Il concetto base era quello di trovare forme e strutture attorno al reattore nucleare in modo che tutta l'energia della collisione si consumasse in deformazioni di lamiera, senza arrivare al "core". Erano concetti che si affacciavano anche in campo automobilistico, in primis in Formula-Uno, per pervenire ad un groviglio di lamiera accartocciate ma con il pilota illeso.

I modelli in scala venivano realizzati con lamierini di spessore a partire da 0.8 mm, elettrosaldati ad arco. Un gruppo di operai specializzati dei Cantieri Navali di Castellammare di Stabia, distaccati presso il centro, provvedeva allo scopo. Saldare lamierini sottili è compito delicato: bisogna innescare l'arco e subito ritirare l'elettrodo

in modo da porlo alla distanza giusta per evitare di perforare la lamiera. Qualche volta mi ero, per caso, cimentato nell'operazione ed "avevo preso una buona mano", come si diceva in gergo; gli operai, sempre con rispetto e cortesia, mi chiedevano spesso di fare le saldature in modo che si potessero dedicare ad altri compiti (sagomare ossature e fasciame, rilevando forme e dimensioni dai piani di costruzione etc.) ed evitare un impegno per loro snervante (data l'età). Il tragitto attraverso la Mostra, in cui si tenevano continue fiere, veniva allietato da musicchette varie. Una canzone in voga era cantata da una giovanissima Catherine Spaak, con voce esotica, aristocratica, suadente, vellutata: "Tous les garcons et le filles de mon age..."(Tutti i ragazzi e le ragazze della mia età). La sentivo ogni mattina ed ogni sera, mentre attraversavo la fiera per la casa; era diventata una specie di inno ma il suo motivo di fondo un po' triste mi ricordava che stavo diventando "adulto". Molti miei compagni erano al mare mentre io ero intento a mettere in grafico i segnali, a sviluppare fotografie tecniche, a saldare lamierini, a relazionare agli ingegneri del gruppo... anche in agosto, a tutto agosto. Ma l'orizzonte era aperto, pieno di traguardi radiosi. Mi venivano riferite notizie confortanti; a breve tempo sarei stato assunto al CNEN (Comitato Nazionale per l'Energia Nucleare), alla Casaccia, pur continuando nel mio lavoro con un "distacco". Giovanni Leone guidava il primo governo "ponte", poi detto "balneare", per preparare l'esperienza di centro sinistra di Aldo Moro.

I giornali cominciavano a riportare gli interventi critici di Giuseppe Saragat contro l'energia nucleare. Si cercava il pelo nell'uovo e, scava, scava, alla fine qualcosa emerse: pagliuzze ma non travicelle; comunque sufficienti per le manovre delle truppe dei procuratori. Ma dove vuole andare questo Felice Ippolito, che cosa vuole fare? Stia buono, stia calmo, alle cose importanti ci pensiamo noi. Noi chi? A metà settembre il prof. Guida mi convocò all'Istituto e mi disse, con garbo e tristezza, che gli esperimenti non erano più finanziati e si fermavano. Il mio rapporto di lavoro cessava. Rimasi male ma mi ripresi subito: miracoli della "jeneusse". Sistemai gli obblighi di leva con un po' di fortuna e a fine anno cominciai a seguire le lezioni al Navale, dove ero iscritto. Qui incontrai un gruppetto di amici, tra cui Agostino Aversa e Salvatore De Martinis, con il quale avevo fatto i cinque anni al Nautico, ed il Prof. Antonio Zitarosa, da poco

scomparso. Il metodo interattivo con cui teneva le lezioni di analisi matematica mi fece riprendere gusto per la materia. Gli studenti del gruppo divennero, in seguito, tutti docenti e presidi di ITN. Con De Martinis preparai tutti gli esami e, dopo la laurea, ancora gli esami di abilitazione, i concorsi a cattedra, a preside e ad ispettore tecnico. Lavorammo assieme al Nautico di Torre del Greco fornendo un contributo notevole a Corradino Ciampa nelle attività di cui più volte si è fatto cenno. De Martinis fu poi preside degli Istituti Nautici di Venezia, di Manfredonia, di Procida e di Napoli. Aversa fu preside di tutti e quattro i Nautici della provincia di Napoli, ove ora vi sono, al posto dei maschietti, grintose fanciulle nella funzione di dirigente scolastico.

FELICE IPPOLITO E IL NUCLEARE ITALIANO

Il Prof. Ing. Felice Ippolito è stato il protagonista, la mente e l'anima, del nucleare italiano. Nato a Napoli nel 1915 era figlio e nipote di ingegneri, cattedratici della Federico II. Seguì gli studi liceali all'Umberto, ove si formava l'élite di Napoli. Si laureò in ingegneria civile nel 1938 e studiò a fondo il pensiero di Croce, amico di famiglia, assorbendo anche la lezione dei meridionalisti, tra cui l'economista e politico Francesco Saverio Nitti e il giurista e storico Giustino Fortunato. In casa Ippolito non mancavano libri buoni, di ogni tipo, che assieme ad un ambiente ideale furono forieri di una formazione mentale armonica, completa. L'esperienza di militare in Libia e l'incontro con lo svizzero Alfred Rittman, fanno maturare interessi per la Geologia. In tale campo compie studi e ricerche che lo portano alla libera docenza e alla cattedra. In particolare sono i minerali fonti di energia, ed in primis l'uranio, a occupare la mente e l'anima del giovane Ippolito, il quale si convince, sulla scia dei suoi maestri citati sopra, che la disponibilità di energia a basso costo è la condizione necessaria per lo sviluppo del meridione. Con una cultura ampia, bilanciata, un temperamento vivace, forte, ed uno stile cognitivo riflessivo ma anche molto attivo, il giovane ingegnere e professore ordinario di Geologia Applicata dal 1949, non tarda a guadagnarsi la stima degli ambienti dell'energetica nazionale.

L'Italia del dopoguerra si scuote, vuole risorgere. Nel 1952 viene fondato il CNRN (Centro Nazionale per la Ricerca Nucleare) guidato

dal napoletano Francesco Giordani che raccoglie in qualche modo l'eredità di Enrico Fermi e dei "ragazzi di via Panisperna". Vi sono Edoardo Amaldi, Carlo Bernardini...ed anche Felice Ippolito. L'ente non ha personalità giuridica e quindi gli spazi di manovra sono limitati. Nel 1955 Giordani si dimette per protesta e viene nominato "segretario provvisorio" Felice Ippolito. Il nucleare italiano resta di fatto nelle sue mani, affidato alle sue iniziative. Si avvia il programma nucleare che porta alla realizzazione del reattore di ricerca di Ispra (1958), delle centrali nucleari di Latina (1958), del Garigliano (1959), di Trino Vercellese (1961) e di Caorso (1970). Nel 1966 l'Italia è terza al mondo per produzione di energia nucleare dopo USA e UK. Ma le esigenze di un'attività nucleare dinamica e complessa richiedono un organo di governo più duttile, più efficiente; si deve andare oltre il CNRN. Ed è così che con la legge n. 933 del 1960 viene istituito il CNEN (Comitato Nazionale per l'Energia Nucleare). Il Presidente del CNEN è il Ministro dell'Industria pro tempore, mentre il segretario è, motu proprio, Felice Ippolito. Per le molteplici attività in progetto Ippolito organizza un ufficio con un personale che arriva a contare fino a 1500 unità. L'idea guida è: mettere a disposizione del Paese Italia energia a basso costo, anche per risolvere la questione meridionale, e dare luogo ad una serie di attività collegate. All'epoca si discute del problema della unificazione del sistema elettrico e della relativa nazionalizzazione; agli inizi del 1962, con il IV Governo Fanfani, viene approvata la legge delega che porterà alla fine dell'anno all'istituzione dell'ENEL (Ente Nazionale per l'Energia Elettrica), del cui Consiglio di Amministrazione farà parte Felice Ippolito. Tra le attività collaterali del CNEN rientrava la propulsione navale nucleare. Ippolito coinvolge l'Istituto di Costruzioni Navali di Napoli, diretto da Spinelli. Il progetto è fatto con raziocinio: si formano gli ingegneri navali con competenze nucleari, si attiva il corso di specializzazione di macchinista navale nucleare, e si iniziano gli esperimenti sulle navi nucleari sopra descritti. L'Italia è pronta per un progetto di navi mercantili nucleari analogo a quello di altri paesi. Ma la questione energia è terreno di conquista del mondo politico: vi sono le industrie elettriche private come Edison ed altre che vedono sfumare una gallina dalle uova d'oro; ci sono i partiti politici che cercano spazi nello istituendo ENEL; ci sono i petrolieri che non

vedono con favore uno sviluppo del nucleare che si aggiunge alla politica di Enrico Mattei a favore del gas naturale; ci sono altri interessi, più o meno occulti, su cui esiste una vasta letteratura. E' Giuseppe Saragat, segretario del PSDI (Partito Socialista Democratico Italiano) a dar fuoco alle polveri. In agosto 1963 egli attacca la politica nucleare di Ippolito e la sua azione trova vasta eco nella stampa, anche se i suoi argomenti sono spesso poco corretti nel merito; ma la Santa Barbara ha preso fuoco. Il governo balneare di Leone sospende il segretario del CNEN ed una inchiesta sommaria porta agli arresti del Prof. Ippolito il 4 marzo 1964. Al processo vengono contestati al segretario del CNEN una serie di irregolarità di cui alcune ridicole o inesistenti, altre aleatorie od opinabili come il falso ideologico ed il danno erariale. Ippolito con il suo sistema di potere avrebbe addirittura plagiato personaggi come Edoardo Amaldi, F. Giordani, Etienne Hirsch e perfino il Presidente dell'ente nucleare, malgrado Emilio Colombo dichiarasse di essere stato sempre consapevole e cosciente del suo ruolo e dell'operato, suo e di Ippolito. Molti personaggi politici e del mondo accademico espressero la propria solidarietà ad Ippolito e tra questi ben 67 cattedratici di Fisica su un totale di circa 70. Ma il processo mediatico ebbe la meglio. Il pubblico ministero Romolo Petroni chiese 22 anni di carcere; ad ottobre del 1964 il tribunale inflisse al Prof. Ippolito una condanna di 11 anni di carcere, ridotta poi a sei anni in appello. Memorabile resta l'articolo di Indro Montanelli del 15 giugno 1964 in cui si risalta l'abisso esistente tra la dimensione culturale, politica e operativa del prof. Ippolito ed il mondo giudiziario con le sue "logiche cavillose" ed i suoi ritmi lenti e stantii.

Ironia della sorte Ippolito beneficerà della grazia di Saragat (diventato Presidente della Repubblica il 28 dicembre 1964), imposta da Ugo La Malfa, Terracini ed altri per la sua elezione. "Non pensavo che la mia critica al nucleare producesse tali effetti" dirà poi. Ippolito rientra a pieno titolo nella vita civile; fonda con Mondadori la rivista *Le Scienze*, edizione italiana ma arricchita della prestigiosa "Scientific American", e la dirige per un ventennio. Si candida al Parlamento Europeo nelle liste del Partito Comunista Italiano ma prende le distanze quando il PCI si schiera contro il nucleare, per il quale continua a vantare alcuni vantaggi: unica fonte energetica esistente in grado di fare da ponte tra i fossili, destinati ad esaurirsi, e l'avvento

della fusione nucleare. Molti suoi nemici avranno un destino amaro; il pm Petroni sarà accusato di collusione con la mafia ed infine espulso dalla magistratura. Durante la crisi energetica seguente alla guerra del Kippur del 1973 molti dovettero constatare la fragilità del sistema Italia di essere dipendente dal petrolio.

Per rimanere nel nostro ambito, gli esperimenti di costruzioni navali si fermarono senza poter pervenire ad una sintesi conclusiva. I risultati sulla protezione dello scafo sarebbero comunque riusciti utili per la protezione di zone delicate come la sala macchina. Molti casi lo dimostrano e non ultimo quello della Concordia che rimase subito, dopo l'urto con lo scoglio, priva delle fonti di energia, senza poter assicurare azioni atte a fronteggiare la grave emergenza. Il Prof. Balestrieri mi ha comunicato che raccolse tutti gli elementi e i documenti relativi agli studi ed alle esperienze fatte alla Mostra d'Oltremare ed affidò tutto il materiale all'archivio, presso la sede dell'IUN, quando lasciò l'insegnamento per limiti di età.

Un'ultima considerazione. Ippolito fu preso di mira e fatto fuori perché aveva dimostrato di essere capace di fare qualcosa per superare tabù ed interessi più o meno occulti. Ma con Ippolito si ibernò anche il CNEN e quindi la ricerca nucleare in Italia. Nello stesso tempo un altro italiano di grandi capacità, Enrico Mattei, il fondatore dell'ENI, con la sua politica energetica di grande respiro, che dava fastidio, molto fastidio, ai petrolieri, fu fatto fuori, come pare dimostrato da tutti gli elementi raccolti e analizzati da varie fonti. Ed ancora un altro uomo di grande valore, intellettuale e morale, anche se meno noto, il Prof. Domenico Marotta, un palermitano cattedratico e poi direttore del Consiglio Superiore della Sanità fino al 1961, quando fu messo a riposo per limiti di età, venne arrestato il 8 aprile 1964, un mese dopo Ippolito, per presunte irregolarità amministrative. Il processo, in tre gradi di giudizio, si disperse in sterili disquisizioni giuridiche e in un proceduralismo di comodo, senza approdare a nulla. L'Accademico dei Lincei Daniel Bovet, allievo del Marotta, nel rievocare la figura del Maestro, nella seduta del 12 aprile 1975, in relazione al processo, fa notare che esso pone tante ed impietose domande, ancora inevase. Perché e da chi fu intentato il processo? Giocarono interessi economici e/o lotta di potere? Fu il risultato di due correnti della magistratura? O di gelosie all'interno dell'Istituto Sanitario? In particolare si chiede cosa pensare del Ministro della

Sanità che al processo dichiarò ai giudici: “Non posso riferire alcun particolare ignorando tutto. Confermo la costituzione di parte civile a tutela degli interessi dello Stato”.

CONCLUSIONE

. Caro Decio, talvolta mi viene il dubbio atroce che in Italia, per vivere al riparo dagli strali di Giove pluvio, si debba essere necessariamente ignorante o mediocre, di imparare a vivere, come dice il nostro Dante, “senza infamia e senza lodo”; ma con molta “cazzimma”, aggiunge il mio “tonso”, il mio barbiere Paolo e come ribadisce il fine cantautore Pino Daniele. E per intendere meglio ciò si può anche rivedere il trattamento che la Commissione senatoriale di inchiesta riservò all’Ammiraglio Ispettore Capo Felicio Angrisani, chiamato a relazionare sui criteri con cui si assegnano compiti e mansioni nel Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, in seguito alle “lagnanze” del Capitano di Fregata Gregorio De Falco, famoso per il suo apostrofare uno smarrito C.te Schettino con ingiunzioni a base di c...Oggi deputato al Parlamento Italiano e specialista per le sue (non) conoscenze? di tecnica marinara.

Silvestro Sannino, idi di novembre del 2019

LIBERO DIBATTITO

CATALOGNA E GRONDA AUTOSTRADALE

Due dilemmi veri e falsi... Cerchiamo di chiarire situazioni attuali e confronti con il passato

di Stefano Briata

Catalogna

Fino al 1492 la Catalogna faceva parte del Regno d’Aragona, che unendosi alla Castiglia formò il Regno di Spagna, tuttora esistente, dove regna la Famiglia dei Borboni.

Quello che succede in Catalogna è molto particolare, in questo senso. Come ben sappiamo, la Catalogna è il motore dell’economia spagnola, come il Nord-Ovest italiano, l’Ile de France in Francia, la regione di Amburgo e la Baviera in Germania, che tutti insieme sono il motore dell’Europa comunitaria.

La Catalogna ultimamente si è mobilitata per avviare la secessione dalla Spagna per motivi economici, sociali ed etici... Negli ultimi anni il governo centrale spagnolo non è mai stato autorevole nel governare la Spagna e nel dare risposte alle domande e richieste delle regioni “ribelli”... In coincidenza con l’entrata nel 2002 della moneta unica europea, in Spagna ci sono stati i primi problemi a livello economico grazie alle politiche di austerità imposte dall’UE; questo ha influito negativamente sul tessuto economico catalano, che ha provocato l’ulteriore crescita della spinta autonomistica che ha raggiunto il culmine nel 2018 e nel 2019. Per dirla breve, se non ci fosse l’UE con le politiche di austerità e di ulteriori limitazioni della sovranità nazionale, non decisa dal popolo, ma dalle banche ed istituzioni finanziarie, non ci sarebbe questa situazione, senza dimenticare l’asse franco-tedesco.

Dire che tutta la popolazione della Catalogna sia favorevole alla secessione mi sembra un’esagerazione, ma cosa peggiore è accusarli di essere dei terroristi, fanatici e delinquenti, senza avere preso informazioni in precedenza.

Disprezzare tutti i catalani, anche se non sono tutti secessionisti, è sbagliato e grave dirlo, perché si rischia di ricadere di nuovo nella spirale dell’odio e della sottomissione (forse non è servita la lezione del 1939-1945?)... Stesso discorso vale per tutti gli altri popoli europei. Ad esempio, io non condivido i tedeschi ma non li disprezzo, cioè li rispetto, e lo stesso vale anche per i francesi.

Questa UE è totalmente da ripensare. Non possiamo permetterci una UE a guida franco-tedesca, perché questa non è Europa... Allora è meglio tornare alla CEE con la sola libera circolazione delle merci e delle persone comunitarie.

Fare entrare la Russia nella UE è utopico e nello stesso tempo sbagliato. Tuttavia, la Russia deve essere trattata bene perché si tratta di un partner commerciale molto strategico, e lasciamola nella sua posizione di equilibrio e baluardo nei confronti della Cina e della Turchia, ma, ripeto, deve essere trattata con rispetto.

Gronda di Genova

La Gronda di Genova, come il Terzo Valico dei Giovi della ferrovia, è un discorso che francamente mi ha stancato. Non farla è un

gravissimo errore in termini di sicurezza stradale, di traffico e di business economico.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, la rete autostradale ligure è considerata la più pericolosa d'Italia, e percorrendola spesso ve lo posso confermare, quindi modernizzare almeno il tratto che attraversa il Comune di Genova sarebbe già una cosa notevole.

In termini di traffico, l'attuale rete autostradale che attraversa il Comune di Genova non solo è obsoleta, ma anche satura di auto e di mezzi pesanti... La gronda permette di evitare l'imbuto della A7 Genova-Milano per andare a Ponente da Levante e viceversa, e di trasformare il tratto urbano della A10 (Genova-Ventimiglia) in tangenziale gratuita.

Business economico intendo dire quello turistico, commerciale, industriale e dei servizi... Se non la si dovesse fare, le conseguenze economiche sulla città di Genova e sul resto della Liguria potrebbero essere pesantissime.

Aggiungo un punto che avevo già detto nei precedenti articoli: se ci fosse già la Gronda autostradale, sicuramente e forse non ci sarebbe stata la tragedia di Ponte Morandi, e non aggiungo altro in merito, ma evidentemente la lezione ad alcuni non è sufficiente.

TV e giornali lanciano l'allarme inquinamento, ma domandiamoci con quale serietà e competenza parlano di ciò. Meglio ascoltare e leggere i rapporti degli studiosi e scienziati in materia, anche se sono in contrasto tra loro.

Sulle auto elettriche ci credo molto poco; sono favorevoli ai mezzi di trasporto pubblici elettrici, quali treni, tram e autobus... Se davvero un giorno ci impongono le auto elettriche, ve lo immaginate i problemi di smaltimento delle batterie che contengono piombo, cadmio e altri metalli tossici? E le centrali elettriche termiche dovranno produrre più energia e di conseguenza aumentano le emissioni nell'atmosfera? Andiamoci molto cauti su queste novità tecnologiche.

In merito al trasporto ferroviario non ho alcun pregiudizio, anzi, vorrei vederlo nettamente migliorato e che ci sia integrazione tra ferrovia e trasporto su strada e non una netta separazione... I due tipi di mezzi di trasporto hanno bisogno di essere integrati e collegati. L'opinione pubblica sulla ferrovia ha già le idee chiare, non ha bisogno di spiegazioni, semmai chiede solo che venga completato il raddoppio

della linea Genova-Ventimiglia, aperto al traffico il Terzo Valico dei Giovi e che finiscano i lavori del nodo ferroviario genovese.

Stefano Briata

Il cilindro del Museo Galata da cui mescono grandi progetti

COS'È LA CARTA DEL MARE

La Carta del Mare è una carta a punti in cui ogni aderente autovaluta le sue buone pratiche dandosi un punteggio: 5 punti in caso di buona pratica in fase di realizzazione, 10 punti in caso di buona pratica adottata. L'intento è di costituire una rete di soggetti uniti dalla condivisione di valori ed esperienze connesse alla cultura del mare, alla sostenibilità ambientale e responsabilità sociale per individuare buone pratiche nell'arco del bacino del Mediterraneo.

1) Ambiti della Carta del Mare

Cultura e comunità locale

La valorizzazione della cultura per lo sviluppo del territorio e per l'occupazione.

Ambiente

La tutela e l'utilizzo sostenibile del territorio e delle sue risorse a favore delle comunità.

Accoglienza e accessibilità

La qualità dell'offerta, la disponibilità e il confronto per una realtà aperta al dialogo e multiculturale. L.G.O.C.S.E., OT24INAIL, GRI

Lavoratori/trici e ambiente di lavoro

La cura dell'ambiente di lavoro. Valorizzazione delle competenze per il benessere delle lavoratrici e dei lavoratori per la qualità della produzione e dei servizi resi.

Innovazione tecnologica

L'aggiornamento tecnologico, sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale, per diffondere cultura e offrire servizi e prodotti in modo più efficace ed efficiente.

Relazioni

La promozione di relazioni sul territorio e la partecipazione a reti nazionali e internazionali per scambiare informazioni, conoscenze e culture.

Catena di fornitura

La cultura dell'eco-sostenibilità dei propri fornitori, il loro rispetto dei diritti umani anche per produzioni in altri Paesi, come garanzia di affidabilità dei servizi offerti.

3) Quando si partecipa

La Carta del Mare ha una durata annuale, apre il 1° Maggio e si chiude il 31 Ottobre. A fine dicembre una festa al Galata Museo del Mare celebra le buone pratiche dell'anno e mette in contatto i partecipanti.

4) Chi può partecipare alla Carta del Mare

Alla Carta del Mare possono aderire soggetti istituzionali, soggetti imprenditoriali, associazioni e altri soggetti con attività economica organizzata. Esempi di soggetti che possono partecipare sono: Musei, Parchi e Aree Marine Protette, Istituzioni pubbliche (statali, regionali, enti locali), Associazioni, Fondazioni, Onlus, Coop, Associazioni della pesca e sportive del mare, Operatori turistici (strutture ricettive, agriturismo, ittiturismo, stabilimenti balneari), Scuole, Enti di formazione, Imprese (commercio, industria, agricoltura, artigianato).

5) Cosa condividono i partecipanti alla Carta del Mare

La partecipazione alla Carta del Mare prevede che i partecipanti, una volta inviata la propria adesione, automaticamente appaiano tra i partecipanti dell'anno corrente insieme alle informazioni della sede e del sito web del proprio Ente/Associazione/Comune/Museo ecc... La

pagina dei partecipanti è accessibile pubblicamente nel sito della Carta del Mare a questo link.

6) Come nasce la Carta del Mare

La Carta del Mare nasce a Genova nel 2009 istituita dal Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni di Genova nell'ambito del Parco Culturale del Mare. L'intento era quello di costituire una rete di soggetti uniti dalla condivisione di valori ed esperienze connesse alla cultura del mare e per individuare, raccogliere e diffondere "Buone Pratiche". Il filo conduttore è stato quello della sostenibilità socio ambientale e della responsabilità sociale. La Carta del Mare ha raccolto nei primi 5 anni più di 2500 Buone Pratiche di soggetti pubblici, privati e del privato-sociale, a partire dalla Liguria fino al bacino del Mediterraneo (dai musei agli istituti scolastici, dagli enti locali ai parchi marini e naturali, dagli hotel agli agriturismi, dalle imprese dello shipping agli stabilimenti balneari, dalle associazioni culturali a quelle ambientali).

7) Come si è evoluta la Carta del Mare

La Carta del Mare 2.0 è sviluppata sul Web e consente agli aderenti una compilazione semplificata in modo da snellire le procedure di adesione, implementare la rete di soggetti a livello nazionale e internazionale, creare una comunità riconoscibile e inserire a pieno titolo la Carta nel contesto della CSR (Corporate Social Responsibility). Per maggiori informazioni sulla CSR clicca qui e delle condotte di impresa responsabile (per maggiori info clicca qui).

8) Cosa sono gli indici CSR

Si tratta di riferimenti internazionali e nazionali a standard di condotte di impresa responsabile e di responsabilità sociale delle imprese (CSR, Corporate Social Responsibility) che possono dar luogo a premialità per l'imprenditore. Gli acronimi utilizzati per le finalità ad oggi in uso sono i seguenti:

OCSE o LGO indicano le Linee Guida OCSE

SA8000 indica la certificazione SA8000 versione 2015

GRI indica lo standard di rendicontazione della Global Reporting Initiative, versione "4"

INAIL indica il modello OT 24 che conferisce premialità alle imprese micro, PMI e grandi

9) Chi collabora con noi

Con il Mu.MA collaborano l'Associazione Promotori Musei

del Mare e la SAAR Depositi Portuali Spa, la Regione Liguria e

l'Agenzia 'in Liguria', con il contributo scientifico di Slow Food Italia e dell'Università di Genova. Hanno dato il loro patrocinio DnT/Donne nel Turismo, UNI.MED Unione delle Università del Mediterraneo e AMMM/Associazione Musei del Mare del Mediterraneo.

10) Come fare se non riesco a compilare la Carta del Mare on-line

Puoi telefonare allo 010 2514760 o mandare un e mail a

cartadelmare@muma.genova.it e ti aiuteremo nella compilazione.

Puoi anche scaricare una versione off-line da qui e farla pervenire per email all'indirizzo *cartadelmare@muma.genova.it*

AMBIENTE DA SALVARE

PARCO NAZIONALE MONTE DI PORTOFINO: LE RAGIONI PER DIRE SI'

Un breve video, realizzato dal Coordinamento delle Associazioni pro Parco, per spiegare le benefiche ricadute (dal punto di vista turistico, economico e culturale) che deriverebbero dalla realizzazione del Parco Nazionale del Monte di Portofino allargato nei confini.

Il video è stato "postato" sui canali Youtube di Progetto PARCO NAZIONALE PORTOFINO trailer e di "Tigulliana TV"

Un video da diffondere e condividere per far capire che il rilancio di un territorio comincia dalla valorizzazione e che ogni "chiusura" rischia l'isolamento.

Per visualizzare il video, basta digitare o cliccare i seguenti link:

https://www.youtube.com/watch?v=5P6N_-jf4yw&t=19s

<https://www.youtube.com/watch?v=qc6Df0R8DrY>

"Operazione Waste - end Waste "

La Guardia Costiera in prima linea nel contrasto ai reati ambientali e alle spedizioni illecite di rifiuti transfrontaliere via mare.

A seguito di una complessa ed articolata attività di indagine finalizzata al contrasto ai reati ambientali il Nucleo Operativo per la Protezione Ambientale della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle con il coordinamento della Procura della Repubblica di Agrigento guidata dal Procuratore Capo Dr. Luigi Patronaggio, coadiuvato dal personale militare del Comando della Capitaneria di Porto di Augusta, nella giornata di ieri ha posto sotto sequestro un carico di oltre 2000 tonnellate di rifiuti ferrosi caricati sulla Motonave "SEVEN STARS" battente bandiera Saint Vincent & The Grenadines, ormeggiata nel porto di Augusta e diretta nel porto greco di Volos, per il mancato rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto transfrontaliero di rifiuti.

L'attività ha avuto inizio nell'agosto di quest'anno quando gli uomini della Capitaneria di Porto di Porto Empedocle unitamente al personale militare dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Licata sequestravano un carico di 1000 Tonnellate circa di rifiuti ferrosi stoccati nell'ambito del porto di Licata e destinati ad essere imbarcati sulla nave "Lady NUR", battente bandiera Panamense con destinazione il porto turco di Aliaga Nemruth, in quanto non conformi alla documentazione attestante l'idoneità al trasporto di tali materiali poiché non trattati a norma di legge e miscelati a rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi.

All'atto del sequestro venivano contestati numerosi reati di natura ambientale nei confronti dei rappresentanti legali di una società di Canicattì e di una società intermediaria di Brescia, dedite allo stoccaggio ed al recupero dei rifiuti di tipo ferroso in maniera del tutto illecita.

I militari della Guardia Costiera di Porto Empedocle, sotto la costante guida dell'Autorità Giudiziaria e con la collaborazione del personale del Comando della Guardia di Finanza di Agrigento, operavano una serie di perquisizioni su delega della Procura agrigentina presso le sedi

sociali ed operative delle due società e veniva operato il sequestro preventivo ai sensi dell'art. 321 C.P.P., di un'area esterna del deposito della società siciliana, dove venivano stoccate ingenti quantità di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi in assenza di specifica autorizzazione.

Le indagini hanno portato al deferimento alla Procura della Repubblica di Agrigento degli amministratori legali delle società a vario titolo coinvolte per le ipotesi di reato in concorso di cui agli artt. 192 comma 1, 256 comma 1 lett. a) e b) e comma 5 del D. Lgs. n. 152/2006 “Testo Unico Ambientale”, nonché degli artt. 476 e 482 del Codice Penale. Le indagini proseguono non potendosi escludere una più vasta attività organizzata di traffico illecito di rifiuti.

Tale importante attività si inserisce nel più ampio progetto di tutela dell'ambiente marino e costiero che vede fortemente impegnato il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e si inserisce tra le più importanti operazioni di contrasto alle attività illecite nel settore dei rifiuti impiegando uomini e mezzi specializzati al fine di contrastare le azioni illecite che possono provocare inquinamento marino e costiero, commesse a terra, in acque interne e a mare.

NOTZIE FUORI SACCO

Monaco Weather Lab

Un ambizioso progetto dello Yacht Club di Monaco, dedicato alla meteorologia marina cui è partecipe Navimeteo

Monaco, 8 novembre 2019 – il 14 novembre prossimo lo Yacht Club Monaco presenterà il Monaco Weather Lab, un nuovo programma di formazione dedicato alla meteorologia marina, il clima e la sicurezza in mare. Coordinato da “La Belle Classe Academy”, il centro di formazione dello Yacht Club di Monaco, in collaborazione con

Navimeteo, che fornisce servizi di informazione meteo-marina, il progetto è rivolto ai professionisti del mare e ai naviganti. Lo scopo è innanzitutto quello di divulgare e condividere un metodo per l'interpretazione dei dati meteo-marini e, in un secondo tempo, di avviare a Monaco, zona marittima emblematica e attrattiva per lo yachting, un laboratorio meteorologico operativo.

Al giorno d'oggi è facile consultare il meteo grazie alle tecnologie alla portata di tutti ma siamo in grado veramente di interpretare in maniera corretta questi dati? Il Monaco Weather Lab ha, come obiettivo principale, quello di formare sotto il profilo teorico e pratico i professionisti del settore marittimo e i naviganti per conoscere e gestire in sicurezza i pericoli meteorologici in mare e sulle coste. Il progetto intende però spingersi oltre, consentendo a Monaco di diventare un centro dove si ricevono informazioni e consigli sulle rotte più sicure e più confortevoli da seguire integrate da preziosi dettagli a livello locale.

Il Principato di Monaco è una delle zone costiere marittime più attive ed interessanti del Mar Mediterraneo. Vi fanno fulcro numerose prestigiose organizzazioni come lo Yacht Club di Monaco, il Museo Oceanografico di Monaco o ancora la Fondazione Principe Alberto II di Monaco.

Il Principato ospita anche una serie di sedi e unità operative di alcune tra le principali compagnie di navigazione, gruppi assicurativi e agenzie di gestione dei servizi per lo yachting. I porti di Monaco sono un importante riferimento per yacht, le navi da crociera, le barche a vela e per l'intera industria marittima. Questo progetto esclusivo si inserisce nella filosofia del Principato per diventare un polo di eccellenza in materia di Yachting.

La serata di inaugurazione del Monaco Weather Lab riunirà esperti meteorologi, marittimi e professionisti del mare per una conferenza dal titolo “ Interpretare la meteorologia nell'era delle tecnologie”. Tra questi, Matthieu Chevalier, responsabile del Dipartimento di previsioni marine e direzione oceanografica delle Operazioni di Previsioni Météo-France; Thierry Rossignol, Presidente della SNSM Alpes Maritimes; Pierre Lasnier, ingegnere oceanografo e “routeur” storico nonché fondatore di MétéoMer; Christian Dumard, navigatore ed esperto meteo e Paolo Ghione, Direttore Sportivo e coordinatore dell Team Regata dello YCM ed ex campione olimpico. Ognuno di loro

presenterà la propria esperienza e visione del tema, in relazione allo sviluppo del Monaco Weather Lab.

Un vent novateur va souffler sur le Rocher...

Per ulteriori informazioni : Yacht Club de Monaco – Tél : (+377) 93 10 64 09 - E-mail : *presse@ycm.org*

fine