

DL NEWS comunicazione

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 27 settembre 2018

Millevele a Genova sotto il patrocinio dello Yacht Club Italiano e le istituzioni cittadine nei giorni del Salone Nautico e il 14 ottobre il via alla Barcolana a Trieste , dimostrano che il nostro augurio di vita serena dipende ancora da un buon vento

DL News è anche su Facebook, con testi e foto, curato dal Dott. Stefano Briata cliccando questo link: <https://www.facebook.com/dlnews2008/>

Ai lettori

Apriamo questo foglio con la Storia della Marineria Italiana di Francesco Pittaluga , che continua a far rivivere nel solco della memoria nazioni, cantieri, navi, armatori. Lasciamo lo spazio successivo al dibattito e all'attualità , i pilastri della nostra comunicazione insieme alla cultura.

Vicinanza a due cari amici

Vorrei dedicare un pensiero di amicizia e di vicinanza al caro Amm. Renato Ferraro che ha perduto la sua “ adorata sposa” dopo una vita passata insieme. Renato è un gentiluomo, un uomo di lettere e di azione che ha ricoperto importanti incarichi nazionali e internazionali nel corso (ma anche dopo) della sua carriera nel Corpo delle Capitanerie di Porto. Ti siamo vicini Renato, sempre. Apprendiamo anche che il nostro Alfredo Puppo dal Venezuela dove vive ormai da tanti anni ha perduto la moglie. Alfredo è un figlio del Nautico San Giorgio dove si è diplomato Costruttore Navale. DL NEWS ha ospitato anche recentemente alcune sue testimonianze dal Venezuela. Un abbraccio Alfredo.

UN PO' DI CONOSCENZE INDISPENSABILI PER I CROKERISTI

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA
di Francesco Pittaluga

In crociera a bordo di “Riviera Prima” ,
il primo “cruise liner” italiano

(con una lunga storia dietro la poppa)

La tradizione delle crociere a bordo di navi italiane data dai primi decenni del Novecento: dopo le felici esperienze delle marinerie nordeuropee che adibivano saltuariamente a viaggi di piacere per le mete più popolari del Mediterraneo i loro “liners” nei periodi di bassa stagione, anche i nostri armatori iniziarono a cimentarsi con queste vacanze sul mare, riservate ovviamente all’inizio ad un solo pubblico di élite ma che negli Anni Trenta vedranno un impulso in senso più popolare, favorito dalla politica del governo di allora che incoraggiava lo sviluppo di questo mercato turistico a bordo delle navi appartenenti alle società di navigazione a partecipazione statale.

Transatlantici prestigiosi quali “Vulcania”, “Saturnia”, “Neptunia”, “Oceania”, “Roma”, i “Conti”, un pò meno “Rex” e “Conte di Savoia” e le più piccole ma ugualmente lussuose unità dell’ “Adriatica”, tutte periodicamente distratte dal servizio di linea e adibite a crociere in massima parte dirette agli scali libici e delle isole del Dodecaneso allora italiani ed ai principali scali storici e turistici di quello che allora si definiva ancora il “Mare Nostrum”.

Le navi riadattate a passeggeri/ La prima nave dedicata alle crociere

Passata la bufera della seconda guerra mondiale, agli inizi degli Anni Cinquanta si tornò a parlare di crociere, affidate ora in massima parte alle compagnie private che, già in attività anteguerra prevalentemente nel settore delle merci, avranno finalmente un ruolo da protagoniste anche in quello passeggeri di linea e crocieristico in un secondo tempo. Spesso con naviglio riadattato all’inizio per questo tipo di traffico, vedremo quindi “Flotta Lauro”, “Linea Costa”, “Sicula Oceanica” e altre minori che adibiranno a qualche crociera episodica le loro unità, impegnate prevalentemente nel movimento emigratorio verso le Americhe e l’Australia. Quando questo traffico comincerà a venire meno e usufruendo, anche, di navi più belle e moderne gradatamente immesse in servizio, dagli inizi degli Anni Sessanta il mercato crocieristico inizierà ad espandersi e finirà per costituire il solo possibile utilizzo delle navi passeggeri nel momento in cui, negli Anni Settanta, l’aeroplano soppianderà definitivamente la nave sui lunghi percorsi. L’enorme sviluppo dell’odierno mercato crocieristico è sotto gli occhi di tutti ed esula da questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana”: vorrei invece soffermarmi un attimo su quella che è stata in verità la prima nave italiana concepita espressamente per questo uso.

Se infatti fino alla metà degli Anni Sessanta le unità impiegate per tale servizio erano a tutti gli effetti piroscafi di linea momentaneamente distratti dai loro collegamenti regolari e se la “Victoria” della “Inces Line” del 1955, peraltro già trattata in questi capitoli, batteva bandiera liberiana pur appartenendo ad una società armatoriale di casa nostra, il primato cui alludiamo appartiene ad una nave che ha avuto una vita relativamente lunga e articolata anche se è rimasta

pochi anni sotto la nostra bandiera. Forse per questo sconosciuta ai più e ingiustamente dimenticata ma che merita di essere ricordata.

Si chiamava “Riviera Prima” e quando giunse in Italia aveva già una lunga storia dietro la poppa.

Completata infatti nel 1950 come “Lavoisier” per la grande compagnia francese dei “Chargeurs Réunis”, era stata concepita con altre quattro quasi-gemelle per il traffico misto passeggeri e merci tra i principali porti della Francia metropolitana e gli scali del Sud-America Atlantico. Essa prendeva il nome del grande fisico e chimico del diciottesimo secolo, peraltro ghigliottinato durante la Rivoluzione Francese, ed anche per le consorelle erano stati scelti nomi di illustri scienziati e accademici nazionali quali “Claude Bernard”, “Laennec”, “Charles Tellier” e “Louis Lumière”. Stazzante quasi 12.000 tonnellate, lunga 160 metri e dotata di due motori diesel Sulzer a 8 cilindri, approntati presso la “Compagnie des Constructions Mécaniques” di Saint-Denis, che le consentivano di mantenere agevolmente una velocità di esercizio di 16 nodi, era una nave solida, compatta, dall’aspetto simile a quello dei “Navigatori” della “Società Italia” che abbiamo già ricordato a suo tempo. Poteva trasportare 94 passeggeri in prima classe e 230 nella classe inferiore, denominata sulle brochures “terza” senza che vi fosse una “seconda” fra le due. Le cabine di prima classe erano lussuosamente rifinite al pari di quelle presenti allora sui “liners” transalpini più famosi: si andava da due suites di lusso con veranda privata, già viste su “La Marseillaise” poi “Bianca C.”, a tutta una serie di altre cabine a uno, due o quattro posti, parimenti confortevoli e dotate di servizi privati. Parzialmente ad aria condizionata, i locali della prima classe comprendevano poi una spaziosa “salle à manger”, una sala di soggiorno con annesso bar-fumoir, sala per bambini e veranda connessa con una terrazza all’aperto che dava sul ponte piscina. Più spartani ma adeguati agli standards dell’epoca gli spazi della terza classe, i cui passeggeri viaggiavano in cabine a due, tre, quattro e sei letti con servizi comuni e privati solo in poche sistemazioni. Non vi erano però i famigerati cameroni presenti ancora su tante unità dell’epoca, alcune italiane comprese.

La “Lavoisier” lasciò Le Havre per il suo viaggio inaugurale il 19 settembre 1950: scali successivi Lisbona, Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires. Nelle traversate seguenti si avranno scali ulteriori sia ad Anversa che ad Amburgo per completare il carico destinato oltreoceano e toccate episodiche e occasionali nei porti di Dunkerque, Bordeaux, Vigo, Madera e Casablanca laddove esigenze di traffico merci o passeggeri lo avessero richiesto.

La linea prosperò per breve tempo perchè presto ci si accorse che le unità destinate a tale servizio erano troppe per le reali esigenze del traffico. Fu così che fin dal 1954 alcune consorelle della “Lavoisier” vennero trasferite sulla linea dell’Estremo Oriente e la stessa “Lavoisier” verrà posta in disarmo nel febbraio del 1957, dopo poco più di sei anni di vita operativa, e messa in vendita. A quel punto iniziarono trattative fra i suoi armatori e le genovesi “Linea Costa” e “Cogedar Line” che l’avrebbero voluta per le loro linee a destinazione America Latina e Australia.

Sempre i francesi a mettere i bastoni tra le...eliche, ma Spiyros Magliveras...

Entrambe le trattative non andarono in porto per l'opposizione del governo francese, contrario a questa ennesima cessione di una nave francese agli italiani dopo che sia "Bianca C." e "Venezuela" della "Siosa Line" erano passate ad armamenti nostrani, pur avendo lasciato la bandiera francese nel corso di un passaggio precedente, e soprattutto a seguito della recente cessione, sempre da parte di "Chargeurs Réunis", di tre unità che saranno poi i famosi "Elettricisti" dell' "Italia di Navigazione" adibiti alla linea del Nord America-Pacifico ("Antonio Pacinotti" ex "Edouard Branly"; "Alessandro Volta" ex "Clement Ader"; Galileo Ferraris già "Henri Poincare").

Dopo un lungo disarmo a causa delle motivazioni or ora ricordate, non proponendosi probabilmente altri acquirenti e non volendo avviare alla demolizione una nave con così pochi anni di esercizio, nel 1961 la spuntò un nuovo gruppo finanziario italiano, la "Commerciale Marittima Petroli" di Palermo facente capo alle Holdings controllate dalla firma genovese "Luigi Monta fu Carlo" e dall'armatore italo-ellenico Spiyros Magliveras, molto attivo in campo armatoriale per tutta la seconda metà del Novecento e futuro innovatore dei traffici marittimi di cabotaggio con le successive unità roll-on/roll-off della "Traghetti del Mediterraneo", della "Trans Tirreno Express", le prime "Autostrade del Mare" e la cui attività nel brokeraggio navale viene portata brillantemente avanti oggi dai suoi discendenti dagli uffici di Atene e Londra.

La nave venne registrata nel dipartimento marittimo di Palermo, probabilmente per usufruire delle agevolazioni fiscali previste in casi simili e, dopo una prima intenzione di chiamarla "Calypso", venne ribattezzata "Riviera Prima". Inviata per i necessari lavori di trasformazione presso le officine dei cantieri Mariotti nel porto di Genova, ne uscì completamente ristrutturata dopo poco meno di due anni di lavoro e fu la prima di tutta una serie di felici trasformazioni che questi cantieri attueranno in seguito su navi passeggeri convenzionali trasformate in lussuose unità da crociera.

Tutti gli spazi originariamente destinati alle merci se ne andarono per fare posto a nuove cabine passeggeri, modernissime e dotate di servizi privati; alberi e bigli di carico saranno sostituiti da un unico albero sveltante sopra il ponte di comando; le sovrastrutture verranno estese sia a proravia che a poppavia, perfettamente bilanciate da un nuovo, aerodinamico fumaiolo a centro nave, molto simile a quello della "Cristoforo Colombo", dove campeggiava una grande "Erre" a significare "Riviera Cruises" e l'iniziale del nome della nave stessa. Con lo scafo dipinto di bianco, l'unità disponeva ora di due piscine e ampi spazi all'aperto. Oltre a ciò era presente un grande ristorante, alcuni nuovi saloni incluso un night-club ed un grande cinema-teatro: il tutto nel pieno rispetto di

quell' "Italian style" che in campo marittimo stava dando in quegli anni i suoi risultati migliori. Anticipando infine una tendenza che prenderà piede, anche se solo parzialmente, nei decenni successivi, gli spazi sociali erano stati suddivisi facendo in modo che la maggior parte delle cabine fosse sistemata a centro-nave e verso prua, mentre i saloni e gli spazi ricreativi e comuni erano dislocati verso poppa, assicurando così un adeguato riposo lontano da possibili fonti di rumore a chi avesse voluto estraniarsi dalle tante attività di bordo, sempre intense durante le crociere . In totale, per ospitare confortevolmente un massimo di poco più di 600 crocieristi, erano state ricavate a bordo 253 nuove cabine, delle quali 12 suites di lusso: tutte dotate di servizi privati, telefono, radio, filodiffusione e aria condizionata, estesa ovviamente ad ogni locale della nave.

La "Riviera Prima", con equipaggio interamente italiano e catering della ditta "Tiberio Corte" di Genova, armata dai "Fratelli Cosulich" e al comando del Capitano Giuseppe de Luyk, iniziò felicemente la sua attività all'inizio dell'estate del 1962: dopo tre brevi crociere nel Mediterraneo Occidentale, il 22 luglio salpò da Genova per il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero. La crociera terminò a Venezia da dove ne seguirono altre, alcune per conto di importanti operatori turistici nordeuropei. Il 12 agosto la nave necessitò di entrare in bacino a Palermo per alcuni danni subiti alla carena a seguito di un urto su scogli affioranti al largo delle Baleari. Il danno sostenuto non fu fortunatamente grave e, alla fine della stagione estiva, dopo avere programmato tutta una serie di crociere invernali da Southampton per le Isole Canarie, Azzorre e Madera, vi fu un cambio di rotta dovuto probabilmente al fatto che queste crociere avevano avuto poche prenotazioni. La nave venne pertanto avviata al mercato crocieristico delle Indie Occidentali con partenze da New York per conto della "Caribbean Cruise Lines".

Il tradizionale benvenuto

Al suo arrivo , la mattina del 18 dicembre 1962, alla "Riviera Prima" venne riservato il tradizionale benvenuto riservato allora a tutti i transatlantici nel corso del loro primo approdo nel grande porto statunitense, con tanto di rimorchiatori impavesati a festa e getti d'acqua dalle pilotine dei locali vigili del fuoco, le famose "fireboats" dell'Hudson e dell'East River.

La "Caribbean Cruise Lines", specializzata nel noleggio di navi famose quali "Provence" (poi "Enrico Costa") e "Bretagne" della francese "S.G.T.M., di "Gripsholm" della "Swedish American" e "Atlantic" di "American Export Lines", gestirà per un paio d'anni la "Riviera Prima" impiegandola in crociere dirette alle Antille nei mesi invernali e a Bermuda e coste del Canada in estate. Tornerà brevemente nel Mediterraneo nell'estate del 1963 e poi ancora a fine agosto 1964, quando attraccherà al porto di La Spezia alla scadenza del contratto col suo noleggiatore americano che di lì a poco dichiarerà inaspettatamente bancarotta. A quel momento anche la "Commerciale Marittima Petroli" perderà interesse in un futuro eventuale impiego della nave

che, definitivamente disarmata a ottobre dopo una breve ripresa di attività sempre gestita dai “Cosulich” dai loro uffici genovesi, troverà quasi subito un nuovo acquirente nella persona dell’armatore norvegese Berge Sigval Bergesen, specializzato fino ad allora in petroliere ma desideroso di cimentarsi nel settore passeggeri e crocieristico in particolare. Dato l’ottimo stato della nave, la “Riviera Prima” richiese minimi lavori di adattamento: praticamente venne solo ribattezzata “Viking Princess” e assegnata dal nuovo proprietario alla “Sig Line” di Oslo, una delle sue tante società armatrici. Il fumaiolo venne ridipinto e la grande “Erre” precedente venne sostituita da due “B”, iniziali del nome dell’armatore stesso.

La nave, presa in carico dal suo nuovo equipaggio scandinavo, fu trasferita a Miami e da lì iniziò il 19 dicembre 1964 un nuovo ciclo di crociere che la renderanno nuovamente popolare verso gli scali caraibici di San Juan de Puerto Rico, St. Thomas, Fort de France in Martinica, Grenada e Willemstad-Antille Olandesi. A queste crociere settimanali si alterneranno altri itinerari, verso le Bahamas e Bermuda, spesso con scali capolinea a Boston, Philadelphia e New York.

Il 7 settembre 1965, poi, la “Viking Princess” salperà per il programma più ambizioso di tutta la sua carriera sui mari: un giro del mondo che in più di tre mesi la porterà a toccare, da New York, gli scali di Bermuda, Madera, Casablanca, Gibilterra, Genova, Napoli, Pireo, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Bangkok, Hong Kong, Kure, Yokkaichi, Yokohama, Honolulu, Los Angeles. Acapulco, Panama e infine Nassau per essere di ritorno a Miami il 22 dicembre, in tempo per intraprendere l’annuale grande crociera di Natale e Capodanno alle Antille in vista della consueta ripresa dei suoi itinerari caraibici previsti per tutto il 1966.

L’incendio fatale in macchina e l’epilogo di un lunga carriera

Purtroppo la sua nuova promettente carriera si interruppe tragicamente il primo mattino dell’8 aprile 1966 quando, al largo del braccio di mare detto in inglese “Windward Passage” che divide Haiti da Cuba, durante la tratta Curacao-Miami di quella che sarà la sua ultima crociera, un furioso incendio scoppiò in sala macchine. Favorito forse dalle numerose boiserie in legno che adornavano le pareti dei suoi locali e che la rendevano molto elegante ma anche vulnerabile, il fuoco si estese rapidamente a tutta la nave, che venne prontamente ed efficacemente evacuata dall’equipaggio norvegese: vi furono solo due morti, due anziani passeggeri colti da infarto per lo spavento. Passeggeri ed equipaggio della “Viking Princess” vennero soccorsi dalle numerose navi di passaggio accorse immediatamente sul luogo del naufragio: seguì un deplorabile braccio di ferro fra un rimorchiatore e altri mezzi che avevano preso a rimorchio il relitto ancora fumante ma che restava a galla e che ne reclamavano la proprietà come voleva allora la legge del mare: alla fine, avendo prontamente indennizzato tutti i richiedenti, la “Sig Line” riebbe il

possesso della sua unità che venne rimorchiata a Kingston-Jamaica. Qui, constatata l'impossibilità di ripristino a causa degli ingenti danni subiti, ne venne decisa la vendita per demolizione: a rimorchio del grosso rimorchiatore d'altura "Koral", la "Viking Princess" già "Riviera Prima" già "Lavoisier" lascerà per sempre il Mar delle Antille di cui era diventata una delle regine il 18 giugno 1966 ,per giungere in Spagna a Bilbao il successivo 14 luglio e venire definitivamente smantellata entro la fine dell'anno.

A seguito di questo incidente e di altri occorsi più o meno in quel periodo ad altre unità da crociera ormai in là con gli anni quali la "Yarmouth Castle" tanto per citarne una, le autorità marittime statunitensi emanarono nuove, più restrittive norme di sicurezza che integravano e in alcuni casi sostituivano le norme SOLAS del 1948. In quest'ottica, la perdita della "Viking Princess" può avere contribuito all'aumento della sicurezza di chi viaggia oggi per mare, sia per necessità che per diporto. A noi comunque fa piacere ricordarla anche e soprattutto per un'altra ragione: e cioè per essere stata la prima nave passeggeri battente bandiera italiana concepita per esclusiva attività di crociera.

Francesco Pittaluga Genova, 20 settembre 2018
Ingegnere aeronautico Console Associazione "A Compagna" Genova
Storico aero-navale

o*o*o*o*o*o*o

Bordi e virate ...per riflettere

Premio San Giorgio 2018

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. & M. con il sostegno della Confederazione Italiana Armatori, il Registro Italiano Navale , l' Ordine degli Ingegneri e con il patrocinio dell'Autorità Portuale di Genova consegnerà le Targhe " *Attilio Traversa*", *Guglielmo Levi e Aldo Marletta* ai migliori diplomati dell'Istituto Tecnico Nautico (ITTL) San Giorgio nell'anno 2017/2018 per le sezioni di Coperta, Macchina, Costruttori e Logistica ed alcune borse di studio a studenti meritevoli. Seguirà la premiazione dei migliori allievi dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile , riconoscimenti degli ex allievi ed ex docenti del Nautico e di privati. La Targa San Giorgio 2018 verrà conferita all'ing. Franco Porcellacchia.

La cerimonia si svolgerà nella sala delle Compere di palazzo San Giorgio sabato 20 ottobre alle ore 10.15.

Il Premio è stato ideato nel 1967 da Decio Lucano e Alberto Cameli e si svolge ininterrottamente da quella data, segno degli alti valori etici ed educativi rappresentati .

Convegno Internazionale delle Comunicazioni “Colombiano” “Il Corridoio Reno-Alpi per il rilancio di Genova nel Mediterraneo”

Palazzo Ducale – Salone Maggior Consiglio Genova, 10 ottobre 2018
organizzato dal Comune di Genova, in collaborazione con IIC, Rotary Distretto 2032, con il supporto di CIFI, Propeller Port of Genoa, Ordine Ingegneri, Ordine Architetti, e con il patrocinio di Regione Liguria/Lombardia/Piemonte, CCIAA, AdSP.

09.00: Registrazione partecipanti 11.20 tavola rotonda – chairman Fabio Capocaccia – presidente IIC 13.30: termine lavori.

www.iicgenova.com

Nella Costituzione italiana gli anziani non esistono

“ E’ grave constatare che in nessuna parte della Costituzione italiana si parli degli anziani , né vi sia incluso alcun obbligo di protezione e di assistenza da parte dei familiari e dello Stato, in analogia a quel che è previsto per la maternità, l’infanzia e la gioventù (artt. 30-31-37) . Intanto tra pochi anni gli ultrasessantenni saranno il 25% della popolazione , e ciò quando vi è un modo diffuso, ma non per questo legittimo, di considerare gli anziani come se fossero svincolati da ogni obbligazione sociale e pubblica, quasi che non avessero un avvenire, e dunque un “ oggi” ed un’ “ora “ e colmi di sostanza, ma soltanto un passato da guardare con lucidità critica o con placida contentezza, restando in ogni caso inattivi. Individualmente e socialmente, si tende a giudicare l’anziano come un essere ormai finito. (da *Il pensiero di Federico Weber quaderno di Realtà Nuova da Istituto Culturale Rotariano*).

I robot generano un traffico in internet superiore a quello umano

Speravo dopo il mio articolo editoriale Follia artificiale del n. 32 DL NEWS di ricevere (e se mi permettete siamo numerosi) qualche lettera , dato l’argomento, di consenso o dissenso . L’argomento era: siamo arrivati all’algoritmo che ci condiziona, all’internet degli oggetti IoT , al robot che sa tutto di noi ed è in grado di compiere azioni anche contro l’uomo attingendo a software nati in un circuito di cyber. Tutto questo spiegato da un autore di grande esperienza con inoppugnabile prove della sua vita professionale in questo campo dal punto di vista legale e tecnologico. Evidentemente non ci rendiamo conto di quello che c’è già e di quello che ci aspetta , consapevoli o non del rischio che si corre di essere spiati, ma non solo , l’Internet degli oggetti, non sono solo i robot . I robot generano un traffico in internet superiore a quello

umano . E' una catastrofe, che come gli ordigni nucleari usiamo e temiamo con molta cautela e sicurezza.

Questo tema ci porta a una Università molto agguerrita , [l'Università degli Studi di Trento](#) , in particolare il [Dipartimento di Ingegneria Industriale](#) che da qualche tempo sta focalizzando la ricerca per appassionare i giovani e prepararli all'inserimento nelle industrie , obiettivo riuscito in quasi tutti i casi, attraverso ottime start up. La parola d'ordine è: ricerca interdisciplinare/ Laboratorio interdisciplinare/rete internazionale di collaborazione/incremento del capitale umano (dottorato e ricercatori) . www.unitn.it knowtransfer.uniktn.it

[Il libro feticista che non interessa ai ragazzi, tanto c'è Google](#)

Perché ricordare , tanto c'è Google? Il che diminuisce la memoria , il che ci porta ad avere meno ricordi e dunque meno creatività, tanto ai giovani/ssmi non importa leggere libri, (definiti da un giovane professore universitario genovese cultura tradizionale, statica , privata e ...feticistica), non sanno che valore hanno i quadri in una casa e gli scaffali della libreria familiare.

[NIGERIA , bel suol di epidemie, corruzione e navi abbandonate](#)

NIGERIA, una grande nazione africana affacciata nel golfo di Guinea, abitanti 140 milioni, indipendente dal 1960, un paese diviso in regni e tribù se solo si va nell'interno, o si andava ai miei tempi, anche se metropoli come Lagos col suo porto e Apapa , Abuja , la capitale nell'interno e la regione con Kano (popolo di guerrieri forti), risalire il Niger fino a Port Harcourt centro delle navi abbandonate , lasciate dai proprietari e dagli equipaggi. E' una grande occasione per tuffarsi nel continente nero dove regna purtroppo da sempre il disordine e la corruzione . Ebbene la notizia recente : cento morti per una epidemia di colera e nel golfo i pirati hanno ripreso a sequestrare alla grande le navi in rada di attesa. Che sfascio senza speranza quest'Africa.

[Il mare non è amico di nessuno](#)

Dal Salone Nautico di Genova , nell'euforia del successo ottenuto in questa triste circostanza per la città, sono state proposte traversate oceaniche con vele e gommoni. Ma stiamo attenti, il mare è sempre quello, avete visto che cosa è toccato al primo navigatore indiano in solitario intorno al mondo ? Lo hanno salvato , è un alto ufficiale della

marina militare indiana , ma è incappato in una tempesta nei 40 ruggenti. Stava soccombendo.

Il mare non è un giocattolo, e non è un amico di nessuno.

PROPELLER CLUB La lettera della prof.ssa Giorgia Boi

Sono lieta di anticiparvi il nostro prossimo meeting sociale che - nella forma del "Propeller Shipping Debate" - si terrà nella serata dell'11 ottobre al Grand Hotel Savoia alla presenza del Vice Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, dott. Edoardo RIXI, nostro ospite speciale e relatore.

Vi invieremo prossimamente il programma dettagliato dell'evento a cui spero vorrete partecipare numerosi!

I miei più cordiali saluti

Giorgia Boi

Presidente The International Propeller Club Port of Genoa

propellergenoa@propellerclubs.it

studiolegaleboi@gmail.com

CATTOLICA, Soluzioni innovative copertura rischi speciali

Il 30 ottobre un importante evento si terrà a Milano a partire dalle ore 17.

Dando seguito al Piano Industriale 2018-2020 del Gruppo Cattolica Assicurazioni, verranno presentate le soluzioni innovative nel campo della copertura e della distribuzione dei rischi speciali.

Our mailing address is:

Cattolica Assicurazioni Lungadige Cangrande, 16 Verona, VE 37126 Italy

SIAT, Prospettive e sfide dell'economia del mare

Il 18 ottobre si svolgerà all'auditorium dell'Acquario di Genova dalle 9 alle 13 la seconda edizione del Convegno Tecnico SIAT dal titolo : “ Prospettive e sfide dell'economia del mare: quale ruolo per Genova e la Liguria “. Per partecipare all'evento contact: *convegnotecnico@siatass.com*; *www.siat-assicurazioni.it*

NEWS DALLA GUARDIA COSTIERA

Al 58° Salone Nautico di Genova la Guardia Costiera ha presentato il bilancio della stagione estiva 2018

In questa circostanza il Ministro Toninelli ha sottolineato l'impegno del Ministero verso la semplificazione burocratica nel mondo della nautica da diporto. Sentite le parole dell'Ammiraglio Pettorino che, già Direttore Marittimo e Comandante del porto di Genova, ha voluto sottolineare la forza e l'energia del popolo genovese: "Chi ama il mare non è mai solo. Tutti i genovesi amano il mare, tutti i genovesi devono sapere che tutto il Paese è con loro".

Nel pomeriggio, nell'ambito dei convegni organizzati in occasione dell'evento, presso il Teatro del Mare, la Guardia Costiera, alla presenza dell'Ammiraglio Pettorino e del Direttore Marittimo della Liguria, Ammiraglio Ispettore Nicola Carlone, ha presentato ufficialmente i dati relativi alle attività operative condotte nell'estate 2018, ed in particolare, l'operazione "Mare Sicuro", le campagne intensive volte alla tutela dell'ambiente marino e della pubblica fruizione dei litorali italiani - operazioni "Spiagge Libere" e "Acque Libere" – e alla tutela della sicurezza della navigazione, con la campagna intensiva "Traghetti Sicuri".

Presentati in tale occasione, due progetti legati alla cultura del mare e alla tutela dell'ambiente marino che vedono la partnership della Guardia Costiera: il progetto "Cavalieri del Mare" di Corrado Ricci e il progetto "Cetacei, FAI Attenzione!" della Dott.ssa Sabina Airoidi dell'Istituto Tethys.

L'Italia assume la Presidenza del European Coast Guard Functions Forum

Lo scorso 14 settembre, l'Italia ha assunto, avvicinando la Germania, la Presidenza del European Coast Guard Functions Forum, incarico affidato alla

Guardia Costiera italiana e alla Guardia di Finanza nominata co-presidente del Forum in virtù delle funzioni di Guardia Costiera da essa esercitate.

Nato nel 2009, il Forum riunisce ogni anno, su base volontaria, i rappresentanti delle maggiori Organizzazioni con funzioni di Guardia Costiera degli Stati membri dell'UE ed associati Paesi Schengen, nonché i rappresentanti delle Agenzie UE di riferimento (EFCA, EMSA, FRONTEX).

Il Forum rappresenta un'importante piattaforma di cooperazione non vincolante, indipendente e non politica al fine di mantenere vivo un proficuo dialogo su tematiche di comune interesse tra le quali la sicurezza della navigazione e dei trasporti marittimi, la protezione dell'ambiente marino e la promozione della sicurezza marittima.

L'assunzione formale della Presidenza da parte dell'Italia è avvenuta ad Amburgo, durante la 10^a Conferenza Plenaria del Forum, organizzata dalla Presidenza della Polizia Federale e dell'Agenzia delle Dogane tedesche, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino e del Generale di Corpo d'Armata Andrea De Gennaro, Comandante del Comando Aeronavale Centrale della Guardia di Finanza.

MA CHE BRAVI PESCATORI NELLA PUGLIA !

Si è conclusa una vasta operazione su scala regionale che ha visto impegnati dallo scorso 11 settembre il personale e i mezzi della Guardia Costiera, coordinati dal 6° Centro di Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Bari, in un'intensa e capillare attività di contrasto al fenomeno della pesca a strascico di cui è in vigore l'interruzione obbligatoria del suo esercizio, il cd. "fermo biologico", volto a tutelare il patrimonio ittico dei mari ed il suo habitat, favorendo la riproduzione delle specie.

L'operazione, concentratasi nella Puglia centro-settentrionale e per questo denominata "Capojale" (dal nome dell'omonima località costiera garganica), ha consentito di accertare e reprimere l'utilizzo di sistemi di pesca indiscriminata e comportamenti non corretti (cattura di pesce allo stato giovanile, pesca in aree e tempi vietati, utilizzo di attrezzi da pesca modificati, etc.), tali da comportare danni agli stock ittici e in generale all'ambiente marino.

Gli illeciti riscontrati sono stati spesso esercitati da soggetti con elevata pericolosità sociale: infatti a seguito degli eventi verificatisi nel corso di un controllo, si è dovuto ricorrere all'arresto del comandante del peschereccio resosi responsabile dello speronamento in mare di una motovedetta nelle acque antistanti la città di Trani.

In totale l'operazione ha portato al sequestro di quasi una tonnellata di prodotto ittico e di 5 reti a strascico, con 5 persone denunciate e 43.000 euro di sanzioni amministrative comminate ai trasgressori. Complessivamente sono stati fermati in mare 11 pescherecci e 4 unità da diporto, tutti intenti all'esercizio abusivo della pesca a strascico.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

DIBATTITO E COMUNICAZIONI

Merde in francese è una espressione volgare, ma non più di alcune nostre locuzioni , a Bruxelles recentemente ...

Qualche lussemburghese ha visto gli italiani come non sono di Giorgio Marega

Un fatto politico su cui non posso fare a meno di replicare, durissimo.

<http://blog.ilgiornale.it/pasini/2018/09/17/i-deliri-immigrazionisti-delleuropa-non-fermeranno-il-vento-del-cambiamento-di-matteo-salvini/>

L'Italian Style e la...merde del commissario lussemburghese

Ricordo che da 53 anni, come ufficiale della marina mercantile italiana prima, e come ingegnere tecnico poi sto dimostrando, da italiano, di essere a livello dei tecnici che operano in campo internazionale risolvendo problemi nelle industrie e a bordo di navi. anche nelle blasonate roccaforti tedesche del laser industriale e addirittura nella perfettissima Svizzera dove "gli orologi li sapevano fare solo loro".

“Storielline”

Nel 2001 una azienda italiana acquistò un laser per taglio lamiere blasonatissimo. dopo un grande andirivieni di tecnici tedeschi funzionicchiava "benino". Costernati per la impossibilità di rispettare i parametri della macchina che avevano venduto, ci recammo io (ero il direttore generale della azienda capo commessa) e il mio tecnico specialista a capire cosa stesse succedendo. Era la prima volta che vedevamo quella configurazione, per farla breve con un cartoncino forato scoprimmo che due specchi "formatori del fascio laser" erano in sequenza rovescia già dal progetto. In 6 ore la macchina fu messa a posto..

Nel 1997 la mia ditta artigiana fu invitata a fare la parte nobile del cablaggio in fibra ottica dell'automazione nella fabbrica Marlboro di Neuchatel. Il mio collaboratore ed io fummo accolti dal sorriso "italiani mandolino". Scoprimmo una incompatibilità insormontabile fra i connettori e le fibre ottiche nel progetto svizzero-tedesco. Presentato il problema ai direttori di sistema passammo per incapaci italiani che cercano scuse. Replicai che io gli sistemavo i loro errori e consegnavo con 6 ore di ritardo su 10 giorni lavorativi il lavoro. Nero su bianco in francese, non degnai di domandare la loro controfirma. Ci organizzammo io e il mio tecnico (dire che gli artigiani italiani si organizzano suona una bestemmia...). Mentre lui preparava, andai a Milano e ritornai con il treno in 20 ore con gli speciali adesivi; siccome le cose devono andare storte fino in fondo era la Befana, il venditore però mi aveva lasciato "nel bar vicino" quasi 2 milioni di merce sulla fiducia. Per indurire la colla serviva un fornello apposito, superstabilizzato con timer e cento diavolerie. Ci arrangiammo con un pezzo di grondaia e un phone per i capelli comprato alla migros locale. Gli ispettori inorridirono a vedere le loro sofisticate fibre messe a raffreddare su mollette per la biancheria, ma il lavoro correva e noi stessi li invitavamo ai collaudi parziali. Fummo appellati les specialistes italiennes e ci firmarono il collaudo "clear, no remarks" cioè perfetto al 100%. Eravamo rimasti nei tempi di consegna.

Cari europei, se volete altri esempi di "italian style" nell'arte nella scienza e nella tecnica, mettetevi comodi, ne ho da raccontare quante ne volete, dal convegno alla fabbrica, alla contestazione di blasonate società di ingegneria. Qualche mio collega italiano può raccontare le sue nei centri di ricerca dove ha dato una mano ai colleghi che venivano dall'estero.

Caro signore, per rispetto verso gli italiani ritiri quello che ha detto e si faccia dire come si presentavano i tecnici italiani. Con un cervello nel cranio, con una tuta addosso e con il bagagliaio dell'auto colmo di strumentazione. Caro signore, si ricordi che l'artigianato tecnologico italiano era all'avanguardia. Fu soffocato da minimum tax, da deindustrializzazione, da sfiducia, da norme di sicurezza, da CE l'euro non ha fatto danni: l'artigianato era già stato quasi ucciso.

GIORGIO MAREGA

Merlo e il pericolo cinese riflessioni di Stefano Briata

Merlo e il pericolo cinese è la metafora di Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova dal 2008 al 2016.

Il giorno 11 settembre mi arriva la newsletter di The MediTelegraph, e scorrendo i titoli proposti degli articoli, la mia attenzione si concentra su questo titolo: I dubbi dei porti italiani sulla Cina: «La Via della Seta è un pericolo» /

Genova - Non c'è solo l'aumento dei traffici: adesso lo shopping di Pechino comincia a fare paura Merlo: «Rischio colonizzazione anche in Europa». Musolino: «Attenti alla "trappola del debito"».

Proviamo brevemente a spiegare l'argomento. Meglio tardi che mai, Luigi Merlo, improvvisamente scopre che i cinesi sono pericolosi, come lo sono sempre stati in realtà: «La Via della Seta è sembrata a lungo la panacea di tutti i mali, ma lo è se parliamo di traffici e volumi. Non possiamo rischiare invece di cedere un pezzo fondamentale dei nostri asset» spiega lo stesso Merlo. L'ex presidente del porto di Genova ha scoperto questo problema per il bene del nostro Paese e dell'Europa o persegue i suoi interessi? Lo capiremo meglio nel corso del tempo. Essendo rischiosa la via della seta, senza possibilità di ottenere accesso alla pari al mercato cinese, finalmente il mondo portuale e logistico italiano ha deciso di analizzare anche le zone d'ombra del grande progetto cinese che punta a impadronirsi del commercio tra Asia ed Europa.

Aggiunge Merlo: «Sorprende il ritardo con il quale l'Occidente sta scoprendo il pericolo, e non solo l'opportunità, rappresentato dalla nuova Via della Seta». In realtà, prima di capire se era pericolosa o meno questa opportunità, alla fine mi sono reso conto che è davvero un pericolo, dato che i cinesi si sono impadroniti del Pireo, e sono a Ravenna e Vado Ligure. Trovo sorprendente a mio avviso che Merlo si sia accorto di ciò ora: «La proprietà di reti e infrastrutture cedute in cambio di finanziamento del debito da parte di diverse nazioni (esempio Grecia, ndr) può cambiare gli equilibri economici consegnando a un unico soggetto il monopolio mondiale dei traffici marittimi, stradali e ferroviari». Le infrastrutture devono rimanere sotto il controllo dello Stato per difendere gli interessi della collettività, anche se sono in concessione temporanea, mentre al Pireo vediamo effetti non piacevoli che potrebbero essere devastanti per due motivi: 1) La Cina diventa padrona della Grecia; 2) mi chiedo quali conseguenze potrebbero esserci se dovesse cadere il regime cinese, dato che è un colosso d'argilla.

Pur essendo già presente in Africa, la Cina pensa di investire 60 miliardi di dollari per controllare le infrastrutture del continente: «Genova ha sempre avuto un rapporto commerciale con l'Africa, la mossa dei cinesi mette a rischio molti nostri interessi: ci sono Paesi che crescono a ritmi sostenuti», spiega ancora Merlo. Durante la parentesi ministeriale, racconta Merlo, esistevano già tavoli per valutare un eventuale ingresso massiccio dei cinesi in Italia. Al momento comunque gli investimenti di Pechino nei nostri porti sono minimi: «C'è Vado, parzialmente, poi Ravenna, con una società di studi e ingegneria. I nostri porti sono aree demaniali e questo è una barriera», per fortuna, contro l'invasione cinese.

Fortunatamente, le lentezze burocratiche tengono a distanza Pechino e paradossalmente a sventare la minaccia. La battaglia «deve essere comunque europea, anche per evitare che l'Italia rimanga accerchiata», dice ancora Merlo. Personalmente, sull'Europa ci conto poco dato che pensa ad altro, come possiamo vedere, ma se ci fosse più serietà politica da parte di alcuni stati

europei, penso che il problema si potrebbe affrontare nelle migliori condizioni, che ora non vedo a dir la verità.

La cautela di Venezia è stata determinante. Come bene sappiamo è stata il terminale storico della Via della Seta, ma oggi il porto di Venezia vuole pesare anche i pericoli dell'iniziativa cinese: «Le minacce vanno delineandosi – sottolinea Pino Musolino, presidente dello scalo in questi giorni impegnato in un forum economico in Polonia (settembre 2018, ndr) – come ad esempio la politica dei prestiti per infrastrutture che per alcuni Paesi si potrebbe tradurre in una “trappola del debito”, la chiara intenzione cinese di espandere la propria influenza ben oltre l'Indo-Pacifico»: l'esempio del Pireo è chiaro, dato che è in mano ai cinesi, COSCO in testa, come abbiamo già detto sopra.

In termini pratici «per l'Europa e l'Italia questo significa perseguire accordi che mirino alla possibilità per le imprese italiane ed europee di avere parità di accesso ai mercati cinesi» conclude Musolino, parità che al momento non esiste.

Stefano Briata

Francia e Grecia cambiano le leggi per difendere i loro marittimi nazionali

Record di imbarchi per i lavoratori greci sulle navi di bandiera nazionale. E l'Italia continua a chiudere gli occhi sugli abusi degli armatori che imbarcano extracomunitari

Francia e Grecia voltano pagina: solo marittimi comunitari e, segnatamente, francesi e greci, sulle navi che trasportano passeggeri su rotte infra-comunitarie; riserva assoluta di equipaggi nazionali (o comunitari) sulle rotte del cabotaggio nazionale, sui rimorchiatori e sui mezzi portuali e sui pescherecci. Per quanto riguarda la Francia, la percentuale di extracomunitari che potranno essere imbarcati sulle navi da crociera (alle quali viene riconosciuta una forte libertà di azione), sui mezzi offshore e sulle unità cargo impegnate in traffici internazionali dovranno essere frutto di un decreto del ministero competente che valuterà le posizioni degli armatori e dei sindacati, ma specialmente il rapporto dell'Agenzia nazionale per l'impiego per quanto riguarda il numero di marittimi francesi disoccupati. E in Grecia è boom di impieghi di marittimi nazionali.

Mentre le Istituzioni italiane e gli organismi preposti al controllo continuano a chiudere forse entrambi gli occhi sugli abusi commessi da armatori italiani che anche sulle rotte nazionali, mascherate da rotte internazionali, utilizzano marittimi extra comunitari con salari da schiavitù, Paesi con forti tradizioni marittime hanno deciso - sottolinea l'Associazione Salviamo il futuro - di cambiare rotta.

Pur non dovendo affrontare, come accade in Italia, una vera e propria emergenza nazionale sul fronte della disoccupazione marittima, Francia e

Grecia sono intervenuti con una riforma legislativa e con misure amministrative di totale protezione dei lavoratori nazionali e comunitari.

In Francia il 25 agosto scorso, il Senato ha approvato la proposta di legge di riforma delle norme sul Registro internazionale marittimo francese sancendo una “riserva” esclusiva negli imbarchi per cabotaggio comunitario e nazionale a favore dei marittimi francesi, ma prevedendo anche per i traffici internazionali una valutazione puntuale delle % di extra comunitari autorizzati in funzione delle indicazioni che arriveranno dall’Agenzia nazionale per l’impiego. In altre parole, se saranno evidenziate larghe sacche di disoccupazione di marittimi francesi, la percentuale di extracomunitari autorizzata, sarà oggetto di un drastico ridimensionamento. Il Senato francese ha anche fissato procedure molto restrittive di controllo sui requisiti e le certificazioni professionali dei marittimi extracomunitari imbarcati su navi francesi e che una quota del risparmio (in tasse e oneri previdenziali) di cui gli armatori francesi iscritti al Registro internazionale beneficiano dovrà essere devoluta a favore della cassa di previdenza e pensione dei marittimi francesi.

Dalla Francia alla Grecia, dove il numero di marittimi nazionali con impiego a bordo di navi mercantili comunque riconducibili a interessi greci ha raggiunto nel 2017 quota 15.968 in crescita del 12% rispetto all’anno precedente e ai livelli più alti dal 2000 a oggi: secondo i dati forniti dall’Hellenic Statistical Authority (Elstat) questi dati sono in netta controtendenza rispetto ai decenni precedenti e il cambio di rotta si è verificato nel 2016 in particolare su navi battenti bandiera greca, ma anche su navi di bandiera estera riconducibili a interessi greci.

Ciò è conseguenza dell’applicazione della legge che prescrive con precisione la percentuale di marittimi greci che devono essere imbarcati sulle navi greche e di una serie di circolari amministrative finalizzate, ad esempio nel caso dei cadetti, a rendere conveniente l’imbarco di personale di nazionalità greca.

Per altro la legge prevede che solo marittimi comunitari (greci) possano operare a bordo di navi impegnate in servizi passeggeri per le isole e che lo stesso valga per i servizi di rimorchio nei porti greci.

Salviamo il futuro

“La svolta imposta da Francia e Grecia - afferma Vincenzo Onorato, al timone di Salviamo il futuro - dimostra che è possibile cambiare rotta e mette finalmente alla berlina chi ha goduto, ma anche chi ha consentito, lo scandalo degli imbarchi abusivi di extracomunitari a salari da schiavitù condannando alla disoccupazione più di 50.000 marittimi italiani”.

Milano, 24 settembre 2018

UN ANGOLO PER LE NOSTRE LETTURE

MARIA LUIGIA AFFACCIATA AI PARCHI E ALLA LUCE

Maria Luigia Monfredini Sezzi è una deliziosa signora che abbiamo già citato nei nostri fogli telematici; abita a Nervi affacciata ai parchi, anzi li può toccare tanto è vicina, la andiamo spesso a trovare, ci dà come si dice la carica, parla sempre lei, della sua bella famiglia, dei suoi quattro figli, del marito (che è stato assessore al Comune di Genova), dei suoi lavori letterari. Ma la ascoltiamo volentieri, è positiva e ottimista. Ha pubblicato il suo ultimo libro di versi, Rosso di sera, dopo I semi di zucca e L'odore della polvere, Coriandoli, Quaderni (bambina nella seconda guerra) e una serie di scritti (toccante Mariolina dell'Argine, il fiume Po) con Lettera 22, poi Lettera 32, ora Lettera 44 e tanti scritti a mano. Nel 1998 ha pubblicato un libretto intolato Diario di un cane, il suo labrador Braccobaldo, che le ha "lasciato" una sua divertente e umana descrizione della sua vita nella casa Sezzi, una terapeutica confessione che solo un umanoide come un animale può aver pensato e scritto .

I versi della Maria Luigia sono terapeutici anch'essi, sono semplici, come le passeggiate nei parchi, ma riempiono di buoni sentimenti, colgono freschezza e umanità dalle piccole cose, trasformandoli in forti impatti di sensazioni e valori umani che sono universali. Maria Luigia è una Edith Piaf (canta anche e ha inciso un CD) di energia che trasmette in modo naturale, l'insieme dei suoi versi e delle sue opere non cercano rime, parole arcaiche, involuzioni filosofiche. Maria Luigia scrive poesie come se fossero acqua di fonte, e tu le interpreti come una purificazione della vita. (DL)

Lettera a Tobia Costagliola sui trascorsi marini di pescatori di perle

Caro Tobia seguo sempre con molta attenzione i tuoi interventi scritti su DL News. In particolare, mi ha colpito il racconto dei trascorsi marini di "pescatore di perle" con soltanto maschera, pinne e tubo, nei mari della nostra amata Procida.

A tale proposito "mi assale il souvenir" che da piccolo, e parlo degli anni 38-41 del '900 (io sono del 1930), ero solito fare il primo bagno della stagione il lunedì dopo Pasqua, quando cadeva in aprile; un rituale per noi ragazzini che,

rigorosamente senza il consenso dei genitori, ci tuffavamo nel mare della spiaggetta della Lingua. Mia zia Anna Grimaldi, con il marito professore Giuseppe Imbò, erano proprietari della grande villa sovrastante (l'attuale hotel La Vigna) che vantava una discesa a mare privata. Insieme a cugini e amici scendevano di nascosto e, senza costume da bagno, ci sfilavamo le mutande per non bagnarle e ci legavamo la canottiera tra le gambe con un pezzo di spago. Quante volte con i compagni di giochi Michelino Assante, Giosuè Florentino, Franco Lubrano, Gasperino Galatolo e altri che purtroppo sfuggono alla memoria, ci tuffavamo nella rigogliosa “prateria” di posidonia.

D'estate invece facevamo a gare a chi pescava più ricci, abbondanti nella prateria. Per non risalire a galla ogni volta che ne prendevamo uno, ci sfidavamo a chi resisteva di più, infilandoci i ricci nel costume. Prima si “attantavano”, cioè si cercavano a tentoni, i ricci con i piedi e poi, con una capriola, li staccavamo con le mani. Gli aculei spesso si spezzavano nella carne dei polpastrelli e le dita facevano male per giorni, il tempo necessario ad aspettare che si formasse un leggero pus bianco intorno, dopo di che le spine uscivano fuori da sole. Oppure, la sera prima di andare a dormire, ci mettevamo sopra un po' di olio e la mattina li staccavamo usando un ago da cucito disinfettato. Per non parlare del mal di orecchie quando ci attardavamo troppo “sotto”. Ah, spensierata fanciullezza!

Poi la guerra, la vita in mare e infine al CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) a Roma, dove ero responsabile delle navi e dei mezzi oceanografici; ormai avevo poco tempo per le vacanze nella mia cara isola. Ricordo però che quando ero fidanzato con Milena (mia moglie, romana), la portai alla scoperta di Procida e quell'estate uscivamo con una barchetta: lei ai remi, e io mi immergevo a fare i ricci, poi vino bianco freddo, pane e forbici per tagliare i prelibati frutti di mare. Una delizia! In seguito, qualche volta anche con mia figlia è capitato di tornare a pescare ricci, e ricordo le sue grida di terrore infantile quando mi vedeva sul fondo, aggrappato alla posidonia, che non tornavo su.

Bei tempi, bellissimi ricordi!

Ti abbraccio e speriamo di vederci presto.

Salvatore Scotto di Santillo

La recensione “extranaturale” di Alessandra Forest

Kryon – Akasha Umana – Monika Muranyi – Macro Edizioni

Dall'interazione tra le scoperte scientifiche e le nuove informazioni che gradualmente giungono dall'Entità Kryon del Servizio Magnetico, l'uomo ha la possibilità di proseguire il suo percorso evolutivo di conoscenza, riscoprendo

gradualmente quei codici informativi racchiusi nel proprio DNA, che gli permetteranno di proseguire la scala ascensionale al proprio livello creativo.

Livello creativo che dimostra una connessione a tutto ciò che E': tutto ciò che esiste al di là del tempo, di passato e futuro, in un eterno presente che congiunge con la pienezza di Essere Umano; un qui ed ora, presente nei livelli informativi del nostro DNA che sono la manifestazione di una multidimensionalità che ci connette a tutta la Vita, a quell'Eternità che da sempre esiste in tutti i livelli, tutti i piani, tutte le dimensioni.

L'uomo può avere accesso ai codici informativi presenti, non chissà dove in un ipotetico lontanissimo universo, ma dentro di lui, iscritti nel proprio DNA (per oltre il 90% presente in uno stato quantico multidimensionale, e solo il 3% del DNA che riguarda la codifica delle proteine!), dovrà 'estrarne' la conoscenza, e ciò sarà possibile attraverso una corretta informazione.

In questo nobile testo sono descritte le banche dati che ci connettono con noi stessi, con la nostra Terra, con l'Universo e con tutto ciò che E'. Questa straordinaria connessione, di cui noi siamo solo parzialmente consapevoli, esiste proprio dentro di noi, nel nostro DNA, presente in ogni parte del nostro corpo!

Non tutto è stato ancora scoperto, ma siamo sulla strada giusta.
Ci attendono alla meta amorevoli creature che si sono sempre curate di noi fin da quando siamo giunti sulla Terra!

Questo straordinario testo ci guida ad un consapevole, responsabile risveglio che metterà al posto giusto, nella corretta sequenza, tutte quelle informazioni che ci identificano come Creature Spirituali che recano in sé il germe dell'Eternità.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "Storia di Roma" di Teodoro Mommsen, insigne storico tedesco, 1817 - 1903. Ed. Dall'Oglio.

LA FLOTTA ROMANA AI TEMPI DELLE GUERRE PUNICHE

... Ad un tratto tutto mutò. Il campo della guerra si allargò a perdita d'occhio fino ad ignoti paesi d'altra parte del mondo e a mari lontani; d'ogni parte, da ogni punto del quadrante poteva balzar fuori il nemico, in ogni porto poteva prendere terra...Soffermiamoci ancora brevemente a considerare la guerra che allargò i confini romani oltre la cerchia del mare che bagna la penisola. Essa è una delle più lunghe e più difficile che i Romani abbiano sostenuto. E tuttavia, nonostante gli avvenimenti incomparabilmente grandiosi che la

contraddistinsero, non ve n'è alcun'altra che i Romani abbiano condotto così male e con tanta incertezza, sia dal punto di vista militare che da quello politico. E non poteva essere altrimenti perché questa guerra segna appunto i limiti della politica italica del piede di casa, divenuta ormai insufficiente, e della grande politica di cui ancora non si erano trovate le linee fondamentali...E' facile comprendere, specialmente se si ricordi come nelle battaglie di quei tempi, predominando l'arma bianca, l'urto corpo a corpo e il coraggio personale fossero decisivi. I Romani furono obbligati per la prima volta a cimentarsi nell'assedio delle fortezze e principalmente di quelle poste sul mare, contro le quali si erano invano i più famosi tattici della Grecia. Ormai l'esercito e la milizia cittadina erano insufficienti. Si trattava di creare una flotta e, ciò che era più difficile, sapersene servire...Non stupisce che di fronte a tante complesse novità il senato ed i capo annuali della città si mostrassero assolutamente impreparati ... (su tutte le deficienze, una delle più gravi si rivelò l'assoluta nullità dei comandanti marittimi...) Questa mirabile creazione (la flotta) non fu che un grandioso ripiego e tale rimase in tutti i tempi...Roma trattò sempre la sua flotta da matrigna. E il servizio navale fu tenuto sempre in poco conto nei confronti dell'onorata milizia legionaria; gli ufficiali di marina erano in gran parte greci-italici, gli equipaggi erano composti da sudditi o anche di schiavi e di ciurmaglia. Il contadino italico fu e rimase nemico dell'acqua. Tra le tre cose che Catone si pentiva di aver fatto nella sua vita fu quella essere andato in barca quando avrebbe potuto andare a piedi... Conseguenze ancora più gravi si avevano poi per l'abitudine di considerare la carica di comandante della flotta come dipendente del supremo comando dell'esercito, cosicché ogni console veniva legalmente a ritenersi atto non solo a rivestire la carica di generale, ma anche quella di *navarca. Se Roma era riuscita vittoriosa nella lotta, essa lo doveva certo al favore degli dei e all'energia dei suoi cittadini, ma più ancora agli errori dei nemici, molto più gravi di quelli in cui era caduta nel condurre questa guerra.

*navarca, nell'antica Grecia comandante di una flotta o di una nave.

fine