

---

*DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario, al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/) Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.*

---

**Cronaca di un evento significativo per la formazione professionale dei giovani allievi nautici**

## **NINA VI fa rinascere amore e speranze per il mare**

**di Massimo Granieri**

**Genova .** Caro Decio, sono d'accordo con te, i "redattori marittimi" di DL NEWS hanno cambiato registro, sono più diretti e più spontanei, ora *si incazzano* (permettami il termine) per le cose che non vanno o riescono ad appassionare e trasferire la "febbre del ferro" a chi li legge. Particolare merito vanno agli amici Tobia Costagliola, Fabrizio Vettosi, Francesco Pittaluga, Ugo Doderò e tanti altri.

Decio, andiamo avanti per questa rotta. La storia ci insegna che le rivoluzioni spesso non servono, che dimensioni morali e culturali fanno i veri cambiamenti, e allora cerchiamo di impregnare i giovani di salmastro e di amore per il mare, soprattutto amore per la "gente di mare", per i loro problemi, le loro istanze, i loro sogni. Loro saranno i prossimi amministratori della cosa pubblica, dell'istruzione, dell'industria del mare, saranno i prossimi capitani.

Il mio impegno con il Nautico e il piacere di fare parte di DL NEWS si fondono in questo intento, ci sono e continuerò ad esserci spero sempre di più. DL NEWS non è una testata giornalistica (tradizionale) e io non mi sento un giornalista, ma uno dei tanti amici che come me scrivono mossi solo dalla passione. Non abbiamo budget che ci soffocano o politiche editoriali che ci castrano. Questa passione mi ha portato sabato 22 Ottobre scorso ad essere presente all'evento organizzato dal nostro Nautico "San Giorgio" per festeggiare il conseguimento del certificato di sicurezza per la navigazione e il battesimo della NINA VI, una Sangermani del 1960 di 16 metri di lunghezza donata al Nautico da un vero signore d'altri tempi.

Tanti gli amici presenti, come sempre pochissime le autorità cittadine, totalmente latitanti i media locali, TGR e Secolo XIX !

Sconcertante riscontrare che il giornale quotidiano del maggiore porto nazionale snobba o addirittura non comprende la valenza di una manifestazione come questa...

Questi signori si sono persi un'occasione unica per capire da questo avvenimento cosa significhi vivere con i giovani un percorso educativo concreto che infonde cultura e valori fondamentali di vita. Altro che "farsi vedere" ai i soliti mille congressi e manifestazioni che lasciano il tempo che trovano!

### **Ma veniamo a quel sabato con la Nina VI**

L'aula magna già dal primo mattino (nb: di un giorno non scolastico) era invasa dalle "felpe

blu” dei ragazzi del San Giorgio e chi non l’aveva faceva in ogni modo per farsi riconoscere del gruppo! Grande la Dirigente scolastica e i docenti nell’aver limitato al minimo indispensabile gli interventi di rito dei “grandi” per dare carta bianca ai ragazzi.

Quel giorno la scuola è stata solo e unicamente loro.

Sono gli allievi del corso “costruttori” che hanno organizzato il comitato di accoglienza, la regia delle relazioni tecniche e, alternandosi al microfono, hanno esposto al pubblico i lavori da loro stessi eseguiti, divisi in squadre come un vero e proprio cantiere nautico. Relazioni dettagliate con tanto di diapositive dalla presentazione della barca prima e dopo i “lavori”, alla progettazione dei nuovi pezzi con il disegno CAD; e sono state le loro mani che hanno lavorato con passione per oltre un anno ad un progetto in cui hanno creduto da subito.

Ricordo l’intervento di un’allieva che, impegnata al restauro delle tendine della NINA, ha tenuto a precisare che il lavoro di taglio e cucito lo ha fatto a casa con l’aiuto della madre per dedicare maggior tempo ai lavori più tecnici di bordo...

Un suo compagno, che ha curato la procedura per l’ottenimento del certificato di sicurezza, ha strappato la simpatia e l’applauso di tutti quando ha denunciato con genuina fermezza la tanta burocrazia incontrata e le notevoli spese sofferte per l’acquisto dei tanti valori bollati!

Un “costruttore”, citando i tanti che hanno cooperato alla riuscita del progetto, dal donatore, la direzione scolastica, gli insegnanti per la supervisione, le numerose ditte dell’indotto portuale e straniero che hanno offerto specialisti, attrezzature e pezzi di ricambio, ha poi quasi raggelato la platea affermando “..a nessuno di tutte queste persone e aziende va il nostro ringraziamento..” aggiungendo però “..perchè non si ringrazia chi ci ha aiutato come nostri partner in tutte le fasi di questa impresa. E’ come se noi ringraziassimo noi stessi! Loro rimarranno partner ora che la NINA è pronta a salpare”.

Che lezione di schiettezza e maturità.

La NINA non è solo una barca restaurata, ma molto di più..

Lei e questi ragazzi hanno fatto rivivere una storia antica quanto il mondo, di quando i primi uomini affidandosi ad un’imbarcazione lasciarono i propri lidi per conoscere altre terre, altri simili e legarono a lei la propria vita e la propria storia.

Un’unione inscindibile, non a caso i giapponesi usano spesso completare il nome delle navi con la terminazione “maru”, un termine polisemico che significa “cerchio” in luogo di completezza, “ingranaggio perfetto” in questo caso tra uomo e mezzo e in ultimo “amata” a testimoniare l’amore del marinaio per la sua barca.

NINA ha già un glorioso passato, ma nel donarla al Nautico il suo ex proprietario le ha regalato un’altra vita in cui è destinata a superare se stessa e rappresentare assieme a questi ragazzi un insegnamento che arriva dal mare, che è orgoglio di appartenenza ad un “equipaggio”. Solidarietà e cooperazione perché una barca prima ancora di prendere il mare è il prodotto dei sogni e della fatica di tutti coloro che l’hanno voluta, progettata e costruita, e infine coraggio e passione degli uomini che a bordo vivranno bonacce o tempeste e comunque momenti indimenticabili. Quel mattino, tutto questo lo si poteva leggere negli occhi di quei ragazzi. Quel mattino con grande commozione non ho potuto fare a meno di tornare indietro di oltre quarant’anni nei ricordi e rivedermi assieme ai miei compagni manifestare per l’ottenimento di una sede dignitosa del Nautico in porto. Tra i tanti flash il sito in via Garibaldi, c’eravamo tutti, Preside e insegnanti in testa, con la stessa determinazione di questi ragazzi. L’ultima diapositiva terminava con la parola FINE, ma loro l’hanno cancellata e sostituita con INIZIO. Un’altra lezione.

Quindi “alla via così” ragazzi, siete sulla rotta giusta !!

Massimo Granieri

---

## “Prima c'erano uomini e donne che sapevano decidere...”

“Prima c'erano uomini e donne che sapevano decidere; poi é stata la stagione degli yes men; la crisi che dura da otto anni ha fatto perfino scomparire gli yes men. E' un effetto drammatico della risposta ( sbagliata ) alla crisi attraverso il rigore esasperato e una conseguente valanga di regole che ha sommerso l'Europa. E il fenomeno è più drammatico là, nel mondo finanziario-bancario e industriale, dove, invece, ci vorrebbero più spirito di iniziativa e sangue freddo , molta più capacità decisionale unita al coraggio... Oggi al comando , magari non rendendosi neppure loro conto, sono. nelle banche , i capi della governance , i capi della compliance , cioè della normativa che impone conformità a determinate regole o standard...

1900 miliardi affidati a fondi e gestioni...ma il patrimonio degli italiani, secondo Banca d'Italia, arriva a oltre 8000 miliardi di euro...” ( Paolo Panerai, ItaliaOggi, 29 ottobre)

---

## Osservatorio sui porti dell' Alto Adriatico: un test per tutto il Nord Italia di Tobia Costagliola

Passaparola per depistare dati e previsioni, Napa o non napa, Trieste è asburgica , meglio i porti sloveni e croati, ma Delrio dice che Venezia da sola è troppo debole , che sinergie !

RAVENNA. Un lamento sempre più insistente e penetrante si diffonde dall'Alto Adriatico verso Roma con risonanza anche verso il Tirreno ed il Nord Europa : Senza l'Off Shore il porto di Venezia morirà e tutto il settore produttivo del Nord Est, “traino“ vitale dell'economia italiana, sarà condannato a perdere competitività, ecc.ecc.

Comunicati e titoli di stampa, provenienti sia dall'Alto Adriatico che da dall'Alto Tirreno, riportano con toni allarmanti non privi di malcelata malizia titoli come : <<Venezia, navi in fuga. La laguna diventa un caso. Le aziende del Nord Est scelgono il Tirreno>> (Simone Gallotti Secolo XIX del 2 novembre 016) oppure :

<< Niente da fare, il governo temporeggia, il Friuli Venezia Giulia alza il muro per paura di perdere il traffico e nel frattempo le navi lasciano Venezia. E' il caso del servizio Phoenician Express della Ocean 3 — portacontainer da 5-6 mila teu — che toccherà per l'ultima volta il porto il 23 novembre. Il servizio verrà fatto da una nave più grande che però non potrà entrare in laguna>> (Corriere del Veneto del 3 .11. 016, stralcio da un discorso di Paolo Costa Presidente uscente dell'AP di Venezia).

Un fatto è certo : Il servizio settimanale Phoenician Express (Asian-Mediterranean Services) della “Ocean 3” ( CMA, CGM, CSCL ora COSCO, EVERGREEN) toccherà per l’ultima volta lo scalo di Venezia ( Vecon- Venezia Terminal Containers) il 23 novembre. La motivazione ufficiale è che questa interruzione avviene “nell’ambito del programma di riduzioni invernali”. Da più parti invece giunge la voce che si tratta di un motivo ben più grave, quale l’insopportabile costo dovuto alla continua necessità di scalare Capodistria come primo porto di scarica per raggiungere un pescaggio adeguato alla limitazione di Venezia di 11,5 metri. Inoltre le frequenti nebbie dello scorso inverno a Venezia hanno causato seri danni e ritardi sugli itinerari per la conseguente chiusura del porto.

Volendo interpretare, scevro da qualunque pregiudizio ed in perfetta buona fede, il comunicato della Phoenician, mi viene in mente che anche nell’inverno del 2013, il servizio su Venezia fu sospeso durante il periodo invernale. Basta consultare le “sailing lists” del 2013/2014. Non mi pare che in tali occasioni ci sia stata una reazione simile a quella attuale. Nei prossimi mesi vedremo se la sospensione annunciata sarà veramente temporanea o definitiva. Nel frattempo vedremo l’effetto che faranno sul MIT e sul CIPE le grida di dolore del Presidente dell’AP Paolo Costa che afferma che si tratta di un disastro, “un disastro annunciato” che è solo “colpa dei ritardi sull’Off Shore”. A dare una maggiore risonanza all’allarme e richiamare una più diffusa attenzione giungono i “rumours” che le Aziende del Nord Est potrebbero spostare l’export sui porti del Tirreno e che presto potranno essere immesse sulla linea navi da 10mila teu!

L’Autorità Portuale di Venezia riporta in un comunicato : << In attesa del VOOPS la nave che da 6500 teu passa a 10mila teu non giungerà più a Marghera perché non ha più modo di entrare e uscire a pieno carico dalla banchine lagunari. Non per mancanza di mercato, anzi, ma per i limiti fisici che lo scalo ha, nonostante l’ingente lavoro di escavo e modernizzazione delle banchine realizzati in questi anni da Autorità Portuale e dagli operatori che hanno fatto di Venezia il secondo più efficiente scalo dopo Genova per la movimentazione container (dati Confrtrasporto presentato al Forum di Cernobbio di fine ottobre). Una notizia purtroppo attesa che nuoce all’economia portuale, ma molto di più alla manifattura e alle altre attività produttive dell’intero Nord Est e della Lombardia orientale. La nave infatti scalerà solo Capodistria per servire dal Nord Adriatico orientale i mercati austriaci e dell’Est Europa. I mercati oggi serviti da Venezia (Pianura Padana, Svizzera, e Sud della Germania) verranno parzialmente raggiunti con un feeder da Capodistria, ma sono destinati a tornare ad essere serviti dagli scali dell’Alto Tirreno (se non da quelli del Mare del Nord via Gottardo)>>. L’AP ha stimato, insieme a Confetra, che i costi aggiuntivi di trasporto per le imprese del Nord Est saranno di circa 10 milioni di euro l’anno.

### Alcune considerazioni

Comprendo che la enfaticizzazione di tutti gli effetti negativi dovuti alla decisione della Phoenix Express viene usata per esercitare una maggiore pressione sul MIT e sul CIPE al fine di ottenere le “sospirate” autorizzazioni. Comprendo anche che si dà per scontato che il VOOPS vada realizzato ad ogni costo e che è solo una “ questione di tempo”. La mancata costruzione del VOOPS sarebbe un grave delitto contro il porto e la Regione Veneto. Non voglio neanche mettere in discussione la validità del progetto, argomento già discusso in precedenza con conclusioni che porterebbero a soluzioni non necessariamente localizzate a Venezia ma comunque in Adriatico ( Trieste per esempio). Dove sta scritto che Venezia debba ad ogni costo veder realizzata la sua presuntuosa vocazione a divenire uno dei principali porti del Mediterraneo? Da non dimenticare che l’Off Shore, se realizzato, sarebbe, per quanto super moderno e super accessoriato, soltanto un sofisticato porto di “transhipment”. Perché realizzare delle costose opere per creare un polo da cui si diramano dei feeders (mama vessels)

quando già ora, nella attuale situazione, Venezia comunque è nella posizione di ricevere navi feeder più o meno grandi ed entro i limiti di pescaggio ( migliorabili ) che madre natura le ha dato?

Il Servizio Far East Phoenician Express è attivo fin dal 2003 ed ha cominciato ad operare anche a Venezia soltanto dal 24.07 del 2013 con una interruzione invernale tra il 2013 e 2014. L'export/import del Nord Est, fino a quella data, veniva effettuato con navi feeder da altri porti dell'Adriatico ( non solo Capodistria come viene sopra erroneamente affermato, ma anche Trieste e Rijeka).

Il trauma della sospensione temporanea o definitiva, fin quando non ci sarà il VOOPS, può essere affrontato con il servizio feeder principalmente per l'import e, via terra, tramite Trieste. La sola ipotesi di avviare l'export verso il Tirreno sarebbe semplicemente assurda e "contro natura". Sembra che ci sia un "passa parola", nella Regione Veneto, per ignorare Trieste, quasi come se facesse ancora parte dell'odiato impero austro-ungarico e che quindi vada boicottato ad oltranza (!). Eppure sono tante le buone intenzioni di collaborazione, manifestate e sottoscritte anche nell'ambito del NAPA, che però, sembra vengano totalmente disattese. Trieste è ben collegata sia via terra che via mare e ulteriori miglioramenti sono palesemente conseguibili. Le uniche barriere purtroppo oggi esistenti sono soltanto dovute al colore politico dei due governatori... ( meglio trasferire l'export del NE a Toti anziché alla Serracchiani...).

A questo punto viene da chiedersi come funzionasse il traffico di contenitori del porto di Venezia prima dell'arrivo, nel 2013, della Phoenician Express. Il traffico si svolgeva tramite l'approdo diretto di navi oceaniche di caratteristiche adeguate ai limiti di pescaggio e con numerosi feeders che mantenevano i collegamenti con altri porti del Nord Adriatico e quindi con quelle linee che utilizzavano navi di maggiore portata. Ergo, fin quando non ci sarà il VOOPS (se ci sarà), sarà giocoforza continuare, come fatto fino al 2013, continuando a perfezionare e sviluppare iniziative di razionalizzazione ed efficienza sia in loco che verso altri poli portuali più "dotati". Di certo l'Off Shore non potrà essere pronto prima che la Phoenix interrompa il servizio... Non sarà possibile, nonostante il diffuso lamento...

D'altronde il ministro Delrio ha detto: "Abbiamo scelto di tenere fuori la politica e puntare su un manager, perché vogliamo dei porti come aziende al servizio dei territori dopo una riforma che li snellisce», ha continuato Delrio, sottolineando che Venezia sarà «al centro del sistema del Nord Adriatico» ma «non da sola, perché da sola è debole".

Tobia Costagliola

( 4 nov. 2016 )

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## CHI SA IN ITALIA CHE COS'E' LA NAVIGAZIONE INTERNA

IDROVIA, ELEMENTO FONDAMEN TALE PER LA SICUREZZA DEL TERRITORIO, PER I TRASPORTI, LA LOGISTICA , IL LAVORO, I CAPITANI E I LORO TITOLI

Cari amici,

**in effetti le cose che sto affrontando sono molteplici....**

**Con Dino Telesca , oltre alle “rogne“ che Lui segue da Presidente, io da sempre porto avanti il problema della L. 16/2000 dove in Italia non ha ancora trovato piena applicabilità.**

**Parlo del riconoscimento del Titolo Europeo, dove ancora le MCTC si ostinano a rilasciare un Titolo Italiano valido solo in Italia, piuttosto che rilasciare un Titolo Europeo valido in tutta Europa ovvero il CEVNI. Mi risulta che ad oggi in Italia ci siano solo due capitani certificati CEVNI, IO e un altro collega di Ariano Polesine. Ritengo questa cosa....SCANDALOSA!**

**Con AIATP inoltre ci stiamo muovendo su vari fronti in merito all’ultima Finanziaria 2017 dove Citton è riuscito ad intervenire e far togliere Iva al 5% (non so come).**

**Oggi ho avuto una buona notizia, i lavori sul Ponte Ferroviario di Rosolina inizieranno prima di fine anno, portando così in Classe Va la classifica di navigazione da Chioggia a Rovigo. Inoltre vi ricordo due importanti appuntamenti uno del 24 e 25 Novembre a Venezia e poi l’incontro dei Barcari a Mantova del 27 Novembre 2016.**

**(MCTC Ministero dei Trasporti e della Motorizzazione Civile, è l’ente che ci rilascia i titoli e che ci fa fare gli esami per la navigazione in acque interne.**

**CEVNI [https://it.wikipedia.org/wiki/Codice europeo delle vie di navigazione interna](https://it.wikipedia.org/wiki/Codice_europeo_delle_vie_di_navigazione_interna)**

**<[https://it.wikipedia.org/wiki/Codice europeo delle vie di navigazione interna](https://it.wikipedia.org/wiki/Codice_europeo_delle_vie_di_navigazione_interna)>**

**AIATP Associazione Italiana Armatori Trasporto Pubblico <http://www.aiatp.it/>)**

## **L’Idrovia Padova Mare è più ferma che mai...**

**Ora il Governo parla di messa in sicurezza del territorio? L’idrovia è un elemento FONDAMENTALE per la sicurezza del Nostro Territorio come sostiene l’ Ing. Crotti, mio presidente della Associazione Salvaguardia... già vi ha scritto ed è con lui che vi dovete confrontare per avere qualsiasi informazione sull’Idrovia Padova Mare. Usiamo il nome Padova Mare, perché i Veneziani sono i più grandi “*traditori*” su questa opera. Spendiamo 7 miliardi di euro per fare il MOSE e non investiamo 500 mil per finire il canale scolmatore navigabile che va da Padova a alla laguna.**

**Avrei dovuto scrivere a Baita, Chisso, Orsoni, Galan e a tutti i “padri” del MOSE che avrebbero potuto recuperare qualche miliardo di euro anche sull’Idrovia, magari così si sarebbe già costruita...**

**In Francia hanno fatto un’idrovia di 50 km con 500 milioni...di fondi europei...**

**Vogliamo parlare anche di questa?**

**[http://www.ilsole24ore.com/pdf2010/SoleOnline5/ Oggetti Correlati/Documenti/Impresa%20e%20Territori/2013/05/ferrara-idrovia-trasporto-fluviale.pdf?uuid=8cb2d3f6-b327-11e2-848d-0a03fa8b0eac](http://www.ilsole24ore.com/pdf2010/SoleOnline5/Oggetti_Correlati/Documenti/Impresa%20e%20Territori/2013/05/ferrara-idrovia-trasporto-fluviale.pdf?uuid=8cb2d3f6-b327-11e2-848d-0a03fa8b0eac)**

**Guardate a pagina 12 E91.... <https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20062358/201310150000/0.747.207.pdf>**

**Sono 30 anni che ci battiamo per dei diritti che abbiamo e che nessuno ascolta...**

**Siamo veramente stanchi!**

**Di buono c’è che entro fine anno iniziano i lavori per il Ponte Ferroviario di Rosolina e così porteremo in Classe Va E 91 [Canale Milano-Po], Po da Cremona a Volta Grimana, il canale Po-Brondolo e l’idrovia laterale da Veneta fino a Monfalcone Trieste**

**AIUTATECI!**

## **Rudy Toninato**

**Delta Tour Navigazione Turistica & Crociere Fluviali**

**Via Toscana, 2 35127 - Padova**

## LA TENDENZA NEL MONDO DEI TRASPORTI

Ormai da tempo la tendenza è chiara, nel mondo del trasporto dei container la fase delle fusioni, delle aggregazioni e delle acquisizioni è in piena evoluzione ed è difficile prevedere fino a che punto si potrà spingere.

Ma il punto, anche secondo gli analisti, in realtà è se tutto questo processo globale potrà risolvere i veri nodi di questo comparto del trasporto marittimo: l'eccesso di stiva e il basso livello dei noli che stanno creando voragini sempre più preoccupanti nei bilanci delle compagnie di navigazione impegnate in questo settore.

Resta l'incognita sulle economie di scala che si andranno a creare attraverso queste operazioni societarie: saranno in grado di dare la spinta giusta per la ripresa di questo settore, che sta vivendo uno dei momenti più travagliati della storia?

Sempre secondo qualificate fonti se, attraverso queste operazioni, le navi cambieranno solo proprietà, sarà difficile registrare dei reali benefici. Anche eventuali ritocchi al rialzo dei noli saranno destinati a non durare nel tempo con effetti difficili da prevedere ma che non fanno ben sperare per il futuro di questo settore.

**Massimo Moscatelli**, Segretario Assagenti

Da Assagenti News n.8/2016

## Il Museo Marinaro Gio Bono Ferrari di Camogli e la più grande operazione umanitaria mai compiuta in tempo di guerra

Il nostro Museo si è arricchito di un nuovo importante reperto: la Medaglia d'Onore assegnata al Comandante camogliese Ezio Bozzo che, al comando del transatlantico "Duilio", fu protagonista con le unità Saturnia, Vulcania e Giulio Cesare della più grande operazione umanitaria mai compiuta, in piena guerra, negli anni 1942/1943, riportando in patria oltre 28.000 italiani, donne, bambini, anziani, ammalati e invalidi residenti in quella che era stata l'Africa Orientale Italiana.

Italia e Inghilterra, al culmine di un conflitto da cui poteva dipendere la sopravvivenza nazionale, riuscirono, con l'intermediazione della Croce Rossa Internazionale, a creare un "corridoio umanitario" di oltre 120.000 miglia, mentre oggi non è possibile aprire un breve varco di pochi chilometri per portare generi di conforto alle popolazioni siriane ridotte in condizioni disumane.

Le quattro navi compirono tre viaggi di andata e ritorno, circumnavigando l'Africa (per ragioni strategiche non era stato consentito l'attraversamento del Canale di Suez), munite di un salvacondotto della Croce Rossa dipinto sulle fiancate completamente pitturate di bianco, con al centro la bandiera nazionale.

Su ciascuna nave era imbarcato un presidio di marinai inglesi, al comando di un ufficiale, che veniva imbarcato e sbarcato al passaggio da Gibilterra.

La medaglia è stata donata al Museo dalla signora Enrica, figlia del Comandante Ezio Bozzo.

## Comandante Bruno Sacella, Direttore

### Quando un uomo d'azione va in quiescenza: lettera agli amici

Amici,

Pur rimanendo io giovane nello spirito, sono diventato vecchio per l'anagrafe, ed ho preso coscienza che la giovinezza, non è solamente un periodo limitato della vita. Essa è soprattutto: uno stato dello spirito, un effetto della libertà, una qualità dell'immaginazione, un'intensità emotiva, una vittoria del coraggio sulla timidezza, e del gusto dell'avventura sull'apatia.

Ho sempre considerato "Giovane" colui che si stupisce e si meraviglia, di ciò che lo circonda e che per nutrire la propria curiosità, sfida gli avvenimenti, trovando la gioia nel lungo pazzo gioco della vita.

Ho imparato a rimanere giovane combattendo la vecchiaia, prendendo coscienza del fatto che non si diventa vecchi per aver vissuto un certo numero di anni; ma si diventa vecchi perché lentamente si sono abbandonati i nostri desideri ed ideali.

Ho scoperto che gli anni che passano, aggrinziscono solamente la pelle, mentre una eventuale rinuncia al nostro ideale aggrinzisce completamente l'anima.

Ho cercato di imparare ad evitare o superare: le preoccupazioni, le incertezze, i timori, i dispiaceri, eventi e sensazioni che sono i nostri veri nemici, stati d'animo che lentamente ci fanno piegare verso terra e diventare polvere prima della morte.

Queste riflessioni per spiegarvi che sto andando in pensione anticipata ma con ancora lo spirito giovane e combattivo di quando avevo 23 anni inchiodato su di un letto di ospedale ed a chi mi presentava un futuro inchiodato alle stampelle, rispondevo di venirmi vedere a giocare a tennis od a ballare in discoteca, oppure salire i ponteggi in piattaforma.

Nel dettaglio Vi informo che dal 1° Novembre sono ufficialmente in pensione, e da venerdì 28 ottobre, non posso più usare la casella Saipem; per cui nel caso mi vorreste contattare nuovamente Vi prego di scrivere al seguente indirizzo: [fsc122953@libero.it](mailto:fsc122953@libero.it)

Ing. Flavio SCOPINICH

*Caro Flavio, negli ultimi anni ero abituato a ricevere la tua corrispondenza sempre interessante da molte parti del mondo in quanto da Project Manager di Saipem sovrintendevi importanti operazioni off-shore per la tua società. Ora, la tua attività e la tua inventiva la dedichi ad altre operazioni più piacevoli, ma sempre impegnative e la famiglia prima di tutto. Ti auguriamo dagli amici lettori del nostro foglio telematico di rivederti tra le nostre pagine con i tuoi preziosi e professionali interventi. Un abbraccio fraterno, illustre figlio del Nautico San Giorgio! (DL)*

## Fondazione Novaro presenta "Il comune denominatore. In forma sonata ciclica" di Lidia Baldecchi Arcuri

Genova. La Biblioteca Berio mercoledì 9 novembre, alle ore 16,45, ospita la presentazione del libro *Il comune denominatore. In forma sonata ciclica* di Lidia Baldecchi Arcuri, di recente



pubblicazione. L'incontro è presentato da Maria Novaro, presidente della Fondazione Mario Novaro, e condotto dal giornalista Guido Barbieri. Sono previsti gli interventi dell'Autrice, di Marina Remaggi e Simonetta Simoni, così come il contributo musicale di Debora Brunialti e Paola Biondi. L'appuntamento, a ingresso libero, è organizzato dalla Fondazione Mario Novaro in collaborazione con Format Edizioni.

Sulla copertina, sotto il titolo, ci sono uno spartito, una formula matematica e una galassia. Come sfondo, i tasti di un pianoforte e il tutto attraversato da una spirale aurea, così simile tanto a un orecchio umano quanto a una scala a chiocciola. Strano, ma non casuale. Sono tutti segni da decifrare. Il primo indizio è il pianoforte, strumento che riconduce rapidamente a Lidia Baldecchi Arcuri, l'autrice del volume, concertista e insegnante in Europa (per più di vent'anni presso il Conservatorio "E. dall'Abaco" di Verona e il Conservatorio "N. Paganini" di Genova) e in Australia. Il libro nasce dalle conversazioni dell'autrice con i suoi allievi e dai suoi incontri con alcuni fra i più grandi musicisti e direttori d'orchestra degli ultimi cinquant'anni, fra cui Martha Argerich, Luciano Berio, Riccardo Muti, Joseph Szigeti, Alicia de Larrocha, Mstislav Rostropovich.

Info: Fondazione Mario Novaro, c.so Saffi 9/11 16128 Genova  
Tel. 010/5530319 - [info@fondazionenovaro](mailto:info@fondazionenovaro)

## Al Galata Museo del Mare una mostra ricostruzione dal vero

### T/n ANDREA DORIA La nave più bella del mondo

Genova. Venerdì 11 novembre, ore 17.00, Sala Vespucci (g.c. Votre Chef) 4° piano del Galata Museo del Mare inaugurazione della mostra a cura di Pierangelo Campodonico, in collaborazione con la Fondazione Ansaldo .

#### Programma

Benvenuto di Maria Paola Profumo, Presidente del Mu.MA ,Saluti di Anna Dagnino, Assessore ai Trasporti del Comune di Genova

Introducono la mostra Pierangelo Campodonico, Direttore del Mu.MA, Mario Orlando, Direttore della Fondazione Ansaldo.

Alla presenza di Massimo Righi, direttore del Secolo XIX , Roberto Giorgi, Presidente Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus, Beppe Costa, Presidente e AD di Costa Edutainment S.p.A., Stefano Dagnino, Presidente della Cooperativa Solidarietà e Lavoro

*“Un pezzo d'Italia se ne è andato, con la terrificante rapidità delle catastrofi marine e ora giace nella profonda sepoltura dell'oceano. Proprio un pezzo d'Italia migliore , la più seria, geniale, solida, onesta, tenace, operosa, intelligente” (Dino Buzzati)*

A 60 anni dal naufragio della T/n Andrea Doria e per la prima volta in Italia, il Mu.MA e la Fondazione Ansaldo ricostruiscono una vicenda centrale nella storia della mariniera italiana - ampiamente discussa in ordine alle responsabilità della collisione - con una mostra che affronta a 360° la storia di questa transatlantico bellissimo e sfortunato. Secondo lo stile del Galata Museo del Mare, viene proposta una *Andrea Doria experience*: ricostruzioni di ambienti della nave, tra cui la prora in scala 1:5 e una parte di ponte di passeggiata inclinato a 30°, fanno ripercorrere ai visitatori i piani che i passeggeri e l'equipaggio dovettero affrontare per scampare alla tragedia. Gioiello dell'esposizione è il modello di sei metri del “Doria” che

la Società Italia aveva commissionato a scopo promozionale. Ritirato dopo la tragedia, fu dimenticato fino a quando fu ritrovato dal direttore del Mu.MA Pierangelo Campodonico.

## Premio Italia Giovane 2016 a Manuela Bottiglieri

**Roma.** Presso il Centro Studi Americani Palazzo Mattei l'avvocato Manuela Bottiglieri, amministratore delegato della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Spa, è stata recentemente insignita della menzione speciale nell'ambito del Premio Italia Giovane 2016, riconoscimento – giunto alla sua terza edizione - conferito all'armatrice per essersi distinta nel 2016 come personalità di spicco nell'industria marittima con il proprio impegno e con la propria capacità professionale.

Il premio Italia Giovane - che si propone come incubatore di esperti, di idee e di cittadini italiani al servizio del proprio Paese - ridefinisce il concetto di orgoglio italiano, premiando i giovani della generazione under 35 che sono riusciti a raggiungere i traguardi che si erano prefissati, apportando così valore aggiunto al tessuto imprenditoriale nazionale. Nel corso della premiazione Manuela Bottiglieri ha dichiarato :

<<Ricevere questo riconoscimento è per me motivo di grande e sincero orgoglio, sia a livello professionale che a livello personale per due motivi che sono insiti nel nome stesso del vostro premio: "Italia", perché sono orgogliosa di essere una imprenditrice italiana. Conosciamo tutti quanto sia meno facile - rispetto ad altri Paesi - fare imprenditoria nel nostro Paese, farlo come imprenditrice donna e farlo come mamma.

Ma - come tanti altri – mi impegno tutti i giorni a farlo e ne sono fiera. "Giovane", perché ho 30 anni e, con la grinta che caratterizza tutti i giovani, ho voglia di fare del mio meglio, per il bene della nostra azienda e per la mia nazione>>.

**Daniela Scognamiglio** Ufficio stampa e comunicazione Giuseppe Bottiglieri Shipping Company SpA +39 345 498 79 89 [d.scognamiglio@gbottiglieri.com](mailto:d.scognamiglio@gbottiglieri.com)

## A proposito di porti: a quando la resurrezione ?

Caro Decio, nel riordinare i tuoi recenti DL NEWS, mi è apparso sul nr. 32 quanto scritto dall'amico Tobia Costigliolo " Libero osservatorio sui porti " che riporta il testo di una sua intervista, o meglio di un suo amichevole colloquio, con un amico belga, improntato sull'organizzazione del porto di Anversa.

Praticamente detto porto è definito come "una struttura puramente commerciale gestita da commerciali e tecnici senza politici, senza clientelismi, privilegi e discriminazioni". Lo stato ed i politici intervengono solo su richiesta della struttura commerciale che amministra il porto. Qualcosa del genere, se ben ricordo, e ditemi se sbaglio, avviene pure per il porto di Marsiglia, ove l'amministrazione dello stesso è affidata al Comune della città.

Certo che con un esame comparativo tra la guida del porto di Anversa e quella di un porto italiano, ad esempio Genova che è il porto più importante della penisola, beh...cosa se ne può dedurre? Che i porti italiani sono guidati amministrativamente e politicamente dallo Stato, ed esattamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e non, come dovrebbe essere

dall'ex Ministero della Marina Mercantile il cui reintegro è tanto auspicato dai collaboratori di DL NEWS e pure dai Collegi dei C.L.C. e D.M. e da tanti altri.

Ma vi rendete conto, cari amici, quale abisso divide l'amministrazione dei due porti di cui parliamo? Forse dobbiamo arguire che i popoli nordici, nel caso specifico i belgi, siano più pratici, più concreti, più operativi di noi italiani? Cos'è che ci differenzia? La latitudine? Va comunque notato che, e tutti noi lo sappiamo, da tempo ci siamo tutti "adagiati" sui problemi irrisolti, o da risolvere. A quando la "resurrezione" ?

Ugo Doderò

Riproponiamo per chi lo avesse perso e per molte richieste un pezzo del nostro collaboratore

## La malattia del ferro di Ugo Doderò

Marittimi che hanno navigato per periodi, lunghi o brevi, come pure il sottoscritto, non riescono più a dimenticare il tempo passato a bordo di quei "gusci" metallici che si spostano da un continente all'altro o in piccolo cabotaggio tra terre vicine.

Personalmente ho navigato come Uff.le Marconista solo sei anni sino al 1962 perché, essendo figlio unico di genitori anziani non potevo lasciarli a lungo soli.

Nonostante ciò "la malattia del ferro" aveva contagiato pure me. Ricordo che a bordo se ne parlava spesso: è qualcosa che ti avvince che ti lega a quelle lamiere ben verniciate o rugginose...trattasi appunto della "malattia del ferro". Chi legge può giustamente chiedersi: "Ma come nasce questo legame fra il navigante e la sua nave?"

E' un legame stretto perché la nave è il luogo dove uomini, qualunque siano le loro mansioni, formano una squadra solidale e dove la stretta condivisione di avventure, di pericoli, di esperienze porta ad una stretta colleganza.

Naturalmente queste mie riflessioni, queste mie impressioni, si riferiscono a navi ed a equipaggi della mia epoca e si basano su esperienze da me vissute in quel periodo. Non posso nemmeno immaginare che ciò possa accadere sulle mastodontiche città galleggianti, siano esse navi da crociera o portacointaner da migliaia di Teu. Forse solo sulle navi di piccolo cabotaggio si potranno verificare ancor oggi situazioni simili ad allora.

Ma, ritornando alla "malattia del ferro", la si può definire, come già detto, quasi una simbiosi fra i naviganti e la nave.

Tale rapporto, tale legame spesso impediva emotivamente ai naviganti di lasciare la vita sul mare per un lavoro a terra.

Infatti, a parte ricevere uno stipendio nettamente inferiore, nella maggior parte dei casi, i rapporti con i superiori e con i colleghi, erano assai meno problematici a bordo che a terra.

Ugo Doderò, autore di L'ultimo viaggio della liberty ship "Elena Parodi" ( 2013 ).

## *I piccoli libri scritti da capitani che "pesano" nella nostra esistenza*

*Non posso fare a meno di riproporre il libro La via delle meridiane di Bruno Malatesta , comandante, vice presidente della storica Società Capitani e Macchinisti di Camogli*

*, curatore del sito della società scmn.org. Un testo originale che propone un itinerario alla ricerca delle meridiane sulle facciate di case e chiese attorno al monte di Portofino, itinerario che si proietta all'interno di noi stessi e che non può sfuggire nella galassia dei blog e dei siti della rete. Il nostro cloud che è dentro il nostro cervello, dentro il nostro animo non è superficiale come quando si guarda un tablet o una cosa on line . La via delle meridiane scrive nel sottotitolo Contemplare e comprendere il nostro legame con l'Universo, ha 56 pagine ed è un piccolo capolavoro che forse l'autore non si è accorto di aver scritto. Come Ugo Dodero nel suo L'ultimo viaggio della liberty ship Elena Parodi non s'è nemmeno accorto, descrivendo i 36 uomini dell'equipaggio , di aver scritto una Spoon River Antology di personaggi vivi e di mare. Ma che cavolo di libri leggiamo oggi rispetto a questi cofanetti di storie vere e di cultura e saggezza ? L'appellativo di minimalisti dal padre di questa corrente letteraria ,Raymond Carver, ai libri di racconti di Enrico Morovich , al famosissimo Il piccolo principe di Saint Exupery, che ha fatto tanti emuli per la letteratura dei ragazzi (?), sono capolavori immortali. Il professor Silvestro Sannino , che pure ha al suo attivo testi e tomi notevoli, ha scritto due libri L'Arte nautica di Cristoforo Colombo e Dante e la navigazione, specialmente quest'ultimo, ci fa chiedere: sono saggi o sono romanzi? qual è il discrimine tra romanzo e saggio? Ti fa solo pensare e istruire il saggio o ti fa divertire e capire quanto sei n'a povera cosa al cospetto di una pagina che ti porta nell'universalità della letteratura ? ( DL)*

## LA VIA DELLE MERIDIANE di Bruno Malatesta

La misura del tempo è nata col mondo, dalle tribù primitive alle civiltà precolombiane alle millenarie storie orientali con i templi costruiti con segni e orientamenti per dialogare con la sfera celeste, il sole, la luna.

Da Camogli, incubatrice di idee , cose di mare e storie marinare arriva una raccomandazione: “ contemplare e comprendere il nostro legame con l'Universo”.

Lo scrive Bruno Malatesta , capitano, vice presidente della Società Capitani e Macchinisti Navali , creatore del sito internet dell'associazione , cultura e professionalità doc, nel suo libro La via delle meridiane , Panesi editore, € 10, presentato recentemente al Civico Museo Marinaro G.B.Ferrari di Camogli diretto dal capitano Bruno Sacella, erede dei G.B.ferrari, Bertolotto, Pro Schiaffino.

La via delle meridiane , gli orologi solari posti sulle pareti di case e chiese, è un itinerario di pochi chilometri che da Camogli s'inerpica sul Monte di Portofino , Ruta , San Rocco, scende fino a Punta Chiappa davanti al Golfo Paradiso e vi accompagna a scoprire le case e le chiese che conservano le meridiane, ognuna con una sua storia. Un itinerario che troverete da viaggiatori in tutto il mondo.

Questo libro di circa sessanta pagine, corredato di immagini, schemi e disegni, non va letto solo come una brochure turistico storica , anche se i luoghi dell'itinerario sono incantevoli , ma come una disciplina scientifica tenendo conto che le meridiane hanno a che fare col tempo; e il concetto di tempo è materia di filosofi, astronomi, naturalisti; questi orologi solari che Malatesta ci propone appartengono alla meccanica celeste , alla nostra dipendenza cosmica. Essi segnano il movimento dell'Universo e fanno parte della Natura; sono gli orologi che i capitani hanno realizzato nei secoli precedenti e che la gente di terra aveva come riferimento per la loro attività . Questi orologi non hanno bisogno di quarzo né dell'ora atomica, funzionano in maniera perfetta con le leggi della Natura. Ed è questa la chiave di lettura di questo libro di Malatesta ( cui ha contribuito il fratello Mario) che vuole introdurci ai rudimenti della gnomonica, la scienza che studia gli orologi solari impropriamente chiamati meridiane, e” mettere in condizione il neofita di interpretare un quadrante solare “. Anzi

addirittura costruire una semplice meridiana portatile su carta. Naturalmente in questo itinerario scientifico/naturale il lettore è un viaggiatore curioso alla scoperta di questi orologi da facciata, e Malatesta racconta con penna quasi poetica i tipi di orologi solari ... “italici, francesi, con motti sulle tematiche dell'esistenza, sfere armillari, obelischi, kircheriani (oltre a mostrar l'ora anche determinati periodi dell'anno come la pesca propizia oppure lo sbocciare dei fiori, tempo e natura... L'autore ne ha creata una dove lo gnomone (lo stilo) proietta la sua ombra lungo la linea relativa alle “acciuغه”: giugno infatti è il mese migliore per la loro pesca o altre linee stagionali con pesci e fiori significativi per quei mesi. Un passo al Museo Marinaro di Camogli prima di iniziare l'itinerario libro alla mano è consigliabile per prendere confidenza con questi strumenti, nel Museo si trovano reperti importanti di questa materia, ma è anche l'anticamera per addentrarsi a ritroso nel tempo, quel tempo che è percepito da scienziati e letterati come una sensazione personale al di là delle teorie e delle equazioni. Il tempo? E' una grandezza, una coordinata, “ma non riusciamo a raffigurarlo”, e allora su questo punto – ci dice Malatesta – si fonda la passione per le meridiane: la ricerca di quella entità decisamente sfuggevole”. (DL)

## Scrivere poesia da LETTERA IN VERSI rivista on line

Scrivere poesia vuol dire collocarsi nel solco di una tradizione che per noi si snoda lungo un percorso di quasi tremila anni, senza soluzioni di continuità, attraverso trasferimenti linguistici, dal greco al latino, dal latino alle lingue neolatine, sovente in interscambio tra di loro, con apporti dal mondo ebraico e poi con qualche suggestione dall'oriente, dall'area nord e sud americana, in una rete di relazioni ormai a livello globale. Il poeta esprime se stesso grazie ad un'immensa rete di parole che lo collegano in senso diacronico e sincronico, in base alle sue frequentazioni, alle sue letture, alle sue scelte preferenziali. Per questo si può dire che il poeta, quando scrive, non è mai solo, ma porta nel suo dire poetico la voce di altri poeti, di cui ha attraversato la produzione per approdare al suo dire autonomo ed originale. Ma le voci in qualche modo si sentono, gli echi possono essere più o meno scoperti, possono essere intenzionali o casuali. Il gioco è antico. È il gioco della memoria dei poeti e dell'arte allusiva che crea un ben preciso sistema letterario che parte dai rapporti che quasi tutti i poeti greci e latini hanno avuto con Omero dal cui grande mare del dire poetico hanno fatto piccoli prelievi e nei cui confronti hanno ampiamente usato l'arte allusiva. Progressivamente nei secoli il gioco si complica per cui non si può interpretare alcuna forma d'arte se non ritrovandone l'esatta combinazione culturale nello spessore storico in cui essa si radica. In un testo poetico possiamo avere reminiscenze inconsapevoli, imitazioni che l'autore può desiderare sfuggano ai lettori, e allusioni che producono l'effetto voluto solo su un lettore che conosca il testo di riferimento. L'allusione si realizzerà così come voluto, con un imprescindibile riferimento ad una “memoria dotta”, presupposta nel lettore o nell'ascoltatore: si configurerà come desiderio di risvegliare una vibrazione all'unisono tra la memoria del poeta e quella del suo lettore in rapporto ad una situazione poetica cara ad entrambi. Ma la situazione può ancora complicarsi: l'allusività può non esaurirsi in se stessa ma fungere da mediazione per un rapporto emulativo nei riguardi della tradizione. In questo caso, si mira a circoscrivere uno spazio limitato della tradizione, prescelto per il confronto. Si allude ad un momento o ad una forma conosciuti, non solo per recuperarli armonizzando la loro risonanza ad un nuovo contesto, ma anche per superarli in un rapporto fatto di opposizione o di differenziazione. Ma *aemulatio* e allusività non sono direttamente e necessariamente complementari l'una dell'altra: la prima non può essere senza la seconda,

mentre la seconda è autonoma rispetto alla prima.

La poesia nasce, quindi, da un continuo appropriarsi del passato, compiendo delle scelte, dettate soprattutto da ragioni di gusto e di affinità, l'importante è saper attraversare questo territorio per andare oltre nel mare aperto della creatività.

Per una lettura anche in quest'ottica presentiamo in questo nuovo numero di LETTERA in VERSI la poetessa Cinzia Demi che può rappresentare un interessante esempio di attraversamento e superamento di molti territori poetici per approdare ad una propria felice creatività, in un largo spettro di modalità che vanno dall'ironia come possibilità di più penetrante lettura alla memoria allusiva al gioco dell'omaggio.

**Rosa Elisa Giangoia** *rogiango@tin.it*

## **PROCIDAOGGI , giornale di cultura, costume e vita isolana**

*Caro Decio, eccoti un po' di cartaceo del nostro umile ma credo dignitoso foglio isolano che ha compiuto 30 anni! Con l'avvento del digitale siamo un po' calati come vendita, ma riusciamo ancora a resistere . Incoraggiati da quanti come te che, pur adeguandosi alle nuove tecnologie, sono innamorati della vecchia indomita carta che induce a fermarsi e a riflettere sulla notizia. Un caro abbraccio. La speranza è sempre quella di poterlo fare direttamente.*

**Domenico Ambrosino,** *5 novembre 2016*

Caro direttore, il tuo giornale è un faro nella foschia dei media online e il tuo equilibrio con la carta è una roccia che appare nella nebbia dei nostri giorni. La tua è cronaca , è cultura, fatta da uomini , da professionisti, da naviganti, da letterati da tanti illustri abitanti di questa tua isola a cui dobbiamo tanta storia di mare e di legge. Conosco tanta gente che legge sui tablet o altro, mi sembrano utonti come diceva quello, capiscono fino a un limite , quello che gli ha dato il Padreterno, credono di essere tuttologi , lasciamoli credere. Complimenti kiodo carissimo , anche ai tuoi redattori , alla gente che ti dà una mano per fare questo bellissimo giornale. ( DL )

**E' uscito TTM, rivista della piattaforma Stampa/Secolo XIX/ redatto da Angelo Marletta , ne parleremo.**

---

## **I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO**

**Adrien de Gerlache – Navigatore Belga**

( segue da D.L. n.33)

Nel 1896 de Gerlache comprò la “Patria” nave baleniera costruita in Norvegia, e, dopo vari lavori, la ribattezzò Belgica. Con un equipaggio di varie paesi, tra i quali Roald Amundsen,

Frederick Cook, Antoni Boleslaw, Henry Arctowsky e Emil Racovita, salpò da Anversa il 16 Agosto 1897. Durante il mese di Gennaio 1898, la nave Belgica raggiunse la costa di Graham Land, e navigando verso ovest tra detta costa e tra una lunga fila di isole, de Gerlache diede il nome di "Belgica Strait" a questo stretto. In seguito questo stretto fu ribattezzato "Gerlache Strait" in suo onore. Dopo aver mappato e dato il nome a molte isole nel corso di almeno 20 sbarchi, la nave attraversò il Circolo Antartico il 15 Febbraio 1898.

Il 28 Febbraio 1898 la spedizione di de Gerlache rimase bloccata dai ghiacci nel mare di Bellinghausen, vicino a Peter Island. Nonostante gli sforzi dell'equipaggio per liberare la nave, ben presto si resero conto che avrebbero dovuto trascorrere l'inverno nell'Antartico.

Parecchie settimane dopo, il 17 Maggio, una totale oscurità oscurò il cielo sino al 23 di Luglio. Seguirono 7 mesi di arduo lavoro per tentare di liberare la nave dai blocchi di ghiaccio, molti uomini si ammalarono, ma l'intero equipaggio soffrì di questa situazione.

Finalmente, il 15 Febbraio 1899, manovrarono per scendere lentamente il canale che avevano liberato nelle settimane precedenti. Ci volle quasi un mese per coprire 7 miglia, e il 14 di Marzo la nave era libera dai ghiacci. La spedizione ritornò ad Anversa il 5 Novembre 1899. Il libro di de Gerlache: "Quinze mois dans l'Antartique", pubblicato nel 1901 venne premiato dall'Academie Francaise".

Adrien de Gerlache partecipò a molte altre spedizioni, tra le quali: una commerciale e scientifica nel Golfo Persico nel 1901, alla prima spedizione antartica di Jean Baptiste Charcot, fallita prima di arrivare a destinazione a causa di ribellioni a bordo – 1903, ancora ad un'altra spedizione verso il Mare della Groenlandia a bordo del "Belgica. Infine a due spedizioni rispettivamente nei mari di Barents e di Kara. De Gerlache ebbe due figli Filippo e Marie-louise con la prima moglie Suzanne Poulet che sposò nel 1904. Dopo questa unione fallita, nel 1913 egli sposò la svedese Elisabeth Hojer, con la quale ebbe un altro figlio Gastone de Gerlache. Adrien de Gerlache morì a Bruxelles nel 1934 all'età di 68 anni. Molte località ebbero il suo nome in suo onore, soprattutto in Antartide: Capo Gerlache, Monte Gerlache, Baia di Gerlache, isola di Gerlache, stretto di Gerlache ed i monti sulla costa come il picco di Gerlache in Groenlandia. Una delle banchine del porto di Anversa è intitolata ad Adrien de Gerlache.  
FINE

( Ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da " Ricordi a mia Figlia" di Pietro Verri 1778  
(Un sorprendente pedagogista ante litteram)

"Quei fanciulli che nella prima età sanno presentarsi composti, pronunziare un complimento, sedere decentemente da creature benedicate in un circolo, a me fanno tanta compassione, quanto i cani di un saltimbanco, educati non pel bene di essi, ma per quello dell'educante. Procurate che la macchina vegeti sana, libera e gioconda. Procurate che non germoglino nè falsità, nè simulazione, nè vendetta, nè odio, nè prepotenza, nè malignità, nè ingiustizia. Se

avete mezzo di insegnare le lingue ai bambini coll'uso, farete loro un beneficio...Lasciate, mia cara figlia, che i vostri bamboli vivano come vogliono, vadano per terra, corrano e si rallegrino in ogni modo che non li esponga a grave pericolo...Siate buona e onesta coi vostri bambini, abbiate la stessa probità con essi come se fossero uomini; e con questo concetto avrete sbandito ogni soverchieria, ogni finzione, ogni prepotenza. ....

E' ben insensato ed impertinente che alcuni parenti si lamentino perchè i loro figli non hanno per essi nè rispetto, nè interessamento. La maggior parte dei figli nobili potrebbero dir loro:"A voi non debbo alcuna riconoscenza...Nato appena, mi avete staccato dal seno materno e confidato a poppe mercenarie, quasi sdegnaste di compiere meco questo dovere di natura. Mi avete lasciato gemere legato miseramente dalle fasce che mi impedivano il moto necessario ai muscoli; mi conservavate sporcamente inzuppato nelle fecce, che talvolta mi strozzavano la circolazione del sangue e la respirazione medesima. Poi, confidato sempre alla discrezione di donne mercenarie, mi teneste lontano da voi come creatura noiosa ed importuna; appena passati i primi anni, mi esiliaste dalla casa che abbandonai con amarissima desolazione e venni trasportato a convivere sotto il dispotismo di certi frati o di alcune suore. Ivi io ho sofferto fame, sete, sonno, lassitudine (depressione), affanni e percosse. Ivi la virilità è stata in pericolo di esaurirsi innanzi tempo per mille turpitudini: ivi i libri mi divennero tanto odiosi, quanto un remo ad un forzato. La religione non mi si stampò in mente se non accompagnata da spettri, da larve e da atrocissime superstizioni. Mi lasciaste languire fino a vent'anni in quell'esilio, non mi richiamaste alla famiglia che non per tenermi più lungamente lontano; e pretendete da me amore, riconoscenza, cordialità?Cosa mai avrebbe potuto farmi di peggio un nemico?"

**F I N E**