

**Assemblea Pubblica Confitarma, Confederazione Italiana Armatori ,
mercoledì 31 ottobre a Roma all'Auditorium della Tecnica, Viale
Tupini 65.**

L'EDITORIALE

di Anna Bartiromo

ANZIANI SENZA COSTITUZIONE E GIOVANI INTERNAUTI

Piano di Sorrento Riapro nuovamente la porta della mia 'cabina' per unirmi, come prima cosa, insieme a tutti voi, equipaggio di questa particolare Nave, porgendo le mie più sentite condoglianze all'Amm. Renato Ferraro per la dipartita della sua cara compagna di vita, nonchè ad Alfredo Puppo che vive un analogo dolore lontano dall'Italia, in Venezuela.

E passo così subito alla nostra Costituzione che, deliberatamente, trascura, o meglio ignora del tutto una fascia rilevante della Popolazione a cui, i contenuti della medesima, (dovrebbero essere teoricamente) sono ugualmente rivolti. –

Gli anziani (dal DL NEWS n. 33)

“ 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) “.

Essi non sono di certo, mai come oggi, uno sparuto nugolo di gente alla deriva bensì una fascia rilevante della nostra Società, cui pure hanno dato tanto durante il proprio percorso degli anni, contribuendo lavorativamente e culturalmente (almeno alcuni) alla crescita di questo Paese che, al contrario, non li riconosce affatto nè economicamente nè fisicamente, lasciando che trascinino la loro esistenza, (?) troppo spesso nella più grande miseria senza prendersene la minima cura. D'altra parte il solo fatto che non siano citati in tale importante Librone, pieno di regole, capitoli e comma, pare giustifichi appunto tale atteggiamento. Non ci sei, non esisti. Semplice direi.

Un po' alla stregua de " Il fu Mattia Pascal. Ma su ciò bisognerebbe riflettere , darsi una regolata e rinnovarla questa Costituzione. Se accettiamo la Vita, la Storia, i Costumi, i Tempi che cambiano perchè non modificare

anche qualche sua pagina dando più peso a quanti tuttora costituiscono una buona parte dei nostri cittadini? Si noti poi che ci sono persone avanti negli anni, sani e pieni di buona volontà, che sarebbero ben felici di dare il loro contributo con una partecipazione attiva e, perchè no, con un benchè minimo introito economico che li aiuti a vivere meglio e ad essere così opportunamente integrati, riconosciuti e rispettati.

I giovani

Purtroppo, a quanto pare, la vecchiaia in Italia è quasi una malattia e non ci si accorge che ci sono, molti - anagraficamente giovani- ma sostanzialmente vecchi per comportamento; tipo apatia, indifferenza, malattie, droghe, mancanza assoluta di volontà, tendenza a vivere di espedienti e così via che vanno a formare quelli che, davvero, chiamerei i vecchi della nostra Terra. Senza contare poi che l'Italia è un Paese basato, comunque, su leggi giuste e valide che, però, pochi leggono, i più ignorano e nessuno applica (come si dovrebbe). Ma la Speranza è l'ultima a morire... Quanto ai giovani che ormai si nutrono solo delle informazioni trovate su Internet effettivamente è un problema per loro poichè non incentivano affatto la memoria nè si arricchiscono di un lessico più vario e forbito. Prima o poi, ma non molto poi visto come reagiscono già da adesso ignoreranno le cose più comuni. Infatti se solo chiedi la più semplice delle notizie- ti guardano straniti e vanno subito ad accendere il computer, a cui si affidano interamente, mentre il cervello muore privo di quell'attività che ne sollecita i neuroni e ne arricchisce le funzioni allargandone gli orizzonti.

Anna Bartiromo

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

Scrubbare si, scrubbare no.. Un dilemma sempre più pressante..

Manca poco più di un anno dal fatidico gennaio 2020 quando nuovi regolamenti internazionali imposti dall' IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC) imporranno a tutta la flotta mondiale la riduzione delle emissioni dei gas di scarico dei motori marini. Non è una novità perchè già alcune aree del pianeta, per il momento molto limitate denominate zone Seca, impogono l'abbattimento delle particelle inquinanti dei gas di scarico. Ma dal 2020 sarà la stessa musica per il resto del pianeta imponendo alle marinerie di tutto il mondo un cambiamento epocale che avrà non poche conseguenze sulla conformazione della futura flotta, sul mercato dei noli e sullo shipping in generale.

Attualmente esistono tre modi diversi per soddisfare i nuovi regolamenti:

1) equipaggiando le navi di appositi impianti tecnologicamente avanzati in grado di abbassare i valori delle emissioni, i famosi scrubber, vere e proprie "marmitte ecologiche" ma di dimensioni e componentistica notevoli. A favore di

questo sistema: massima indipendenza di rifornimento in quanto in grado di depurare gas di scarico generati dalla combustione di carburanti “sporchi”. A sfavore : il notevole costo, possibili problematiche di installazione su unità già esistenti, e il “collo di bottiglia” che potrebbe verificarsi tra produzione di questi impianti e richiesta. Secondo una recente stima al momento circa 2500/3000 navi ne sono dotate rispetto ad una flotta di circa 90.000 unità. Questa soluzione è quella maggiormente seguita dai grandi gruppi armatoriali dotati di un flotta ancora efficiente e moderna entro i 15 anni.

2) Utilizzando solamente Low Sulphur Gas Oil (LSGOIL) o altri carburanti con identiche caratteristiche che abbiano un contenuto di zolfo non superiore allo 0,5% (attuale 3,5%) . A favore: si evita la spesa consistente degli “scrubber” ma in contropartita ci si lega alla disponibilità di questo combustibile ed ad un prezzo ancora difficilmente valutabile ma sicuramente maggiore dell’attuale High Sulphur Fuel Oil. Va detto che le compagnie petrolifere anch’esse coinvolte in questo grande cambiamento che potrebbe danneggiare i paesi produttori arabi di greggio (particolarmente ricco di zolfo) cercano di tranquillizzare i consumatori assicurando la disponibilità di combustibili alternativi in linea con le nuove normative ma non rilasciano maggiori dettagli e prezzi temendo di compromettere l’effetto sorpresa utile per sbaragliare la concorrenza. Sarà realmente questa la ragione? Ultima considerazione, l’uso di scrubber su unità vecchie oltre i 15 anni sarebbe anti economico mentre questa soluzione potrebbe essere la più adatta, se non addirittura la demolizione per le unità più obsolete.

3) L’utilizzo di macchine marine in grado di bruciare Liquid Natural Gas (LNG). Soluzione per ora riservata a pochi traghetti, navi passeggeri o mezzi speciali di nuova generazione, sofisticati e che operano in aree dove questo carburante è disponibile. Al riguardo è interessante ricordare il progetto “green corridor” promosso da un pool composto dalle maggiori miniere carbonifere e mineraliere australiane, un cantiere navale e alcuni armatori di capesizes per la costruzione di un nuovo tipo di bulker “Newcastlemax” che alimentata a gas naturale possa avere la massima portata accettabile dal porto di Newcastle nella costa orientale australiana per un traffico regolare tra Australia e Cina. Il progetto contempla anche la costruzione di un sistema logistico di approvvigionamento di LNG non distante dai porti d’imbarco. Le navi avranno una capacità di rifornimento tale da garantire l’autonomia necessaria per un “round voyage” ovvero Newcastle/Rizhao e ritorno. La stessa iniziativa potrebbe essere applicabile per il minerale esportato dalla costa occidentale australiana. Un progetto coraggioso che si basa sul convincimento che l’utilizzo di LNG combinato con ad una bulker così specializzata possa vincere la sfida contro gli scrubber o il gasolio a basso contenuto di zolfo.

Vi è poi una quarta possibile soluzione, abbassare ancora considerevolmente le velocità per produrre una pollution entro i limiti stabiliti. Tutto sommato non male, una soluzione che sembra tanto l’uovo di Colombo , che potrebbe cambiare l’equazione offerta di tonnellaggio/domanda a favore del mercato dei noli ma che sarà difficilmente attuabile per una ragione tanto apparentemente assurda quanto vera: il mondo economico e non solo non concepisce il concetto

di rallentamento, è dato di fatto. Viviamo sempre più velocemente e soffriamo la stessa velocità.

Ultima considerazione: qualche operatore e armatore spera in un possibile posticipo dell'applicazione da parte dell'IMO nel caso in cui la flotta a fine anno fosse ancora in gran parte non "fitted". Personalmente lo dubito vista la tanta pressione fatta negli anni dalle altre organizzazioni "verdi" e i vari comitati nazionali e internazionali. Potrebbe essere più probabile un limitato periodo di moratoria con sanzioni modeste per chi non ancora in regola, ma questo è un mio parere personale forse influenzato dal concetto tutto italiano di condono a noi caro.

Armatori, cantieri e petrolieri quindi in gran fermento sul cosa fare, seguiremo ancora l'evoluzione .

Massimo Granieri

La tutela delle acque portuali da inquinamento e l'alternanza scuola/lavoro alla Naples Shipping Week di Giovanni Lettich

NAPOLI .Anche quest'anno il Collegio Nazionale Capitani è intervenuto alla Naples Shipping Week; l'anno scorso nell'edizione genovese la nostra associazione aveva organizzato un seminario di grande attualità: l'impatto che le normative internazionali hanno avuto sul lavoro dei marittimi italiani e in che modo la STCW e la MLC sono state tradotte nel nostro Paese.

Quest'anno in veste di presidente nazionale del Collegio, mi sono recato a Napoli, dove sono stato invitato a intervenire al primo convegno inaugurale della settimana (24 settembre); quindi in un'altra giornata il Collegio ha presentato la conferenza sulla "Tutela delle acque portuali da inquinamento".

L'inaugurazione della settimana dedicata allo shipping è avvenuta la mattina del 24 settembre, presso la Sala Grande dell'Università Parthenope, dove la prof.ssa Angela Procaccini, organizzatrice dell'incontro, insieme al Comune e all'Authority di Napoli, ha introdotto e moderato la conferenza. "Formazione e lavoro nel mondo marittimo" il tema dell'appuntamento, cui hanno risposto moltissimi giovani, in una sala veramente affollata.

Sono intervenuti: Pietro Spirito presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Giuseppina di Guida dirigente ITN a Ischia, Rosario Trapanese e Fabrizio Monticelli di IMAT, Felice Siciliano presidente ITS del Mare della Campania, Alberto Carotenuto rettore della Parthenope, Giuseppe D'Amato in rappresentanza di Confitarma. Angela Procaccini ha subito ricordato alla platea come i promotori della Naples Shipping Week (Propeller Club e Quick Team) intendano dedicare la manifestazione partenopea alla città di Genova, in segno di solidarietà; il primo porto nazionale è in pericolo a causa

del crollo del ponte Morandi, un nodo logistico fondamentale per la buona salute dell'economia non solo locale.

Come presidente del Collegio ho parlato per spiegare le ragioni del protocollo d'Intensa firmato ai primi di maggio 2017 a Roma, dal Comando generale delle Capitanerie di porto, dal MIUR e dalla nostra Associazione. Migliorare il progetto di alternanza scuola - lavoro, ovvero rafforzare il rapporto tra i Nautici e il settore professionale marittimo portuale è l'obiettivo comune ai tre soggetti firmatari, che intendono avvicinare allo shipping tutti gli studenti degli Istituti tecnici a indirizzo Trasporti e Logistica, anche quelli che rimangono lontani dal mare e dalle realtà professionali ad esso legate. Gli studenti presenti hanno seguito con interesse e si sono entusiasmati quando ho cercato di spronarli affinché possano essere protagonisti di un'autentica rinascita della nostra marineria, da sempre fiore all'occhiello per il nostro Paese.

Nella giornata successiva, alla conferenza organizzata dal Collegio nell'ambito della Shipping Week (Safety&Welfare) sono intervenuti: il cap. Rosario Trapanese di Imat, il C.C. (CP) Luigi Cuciniello, capo Sezione Operativa del porto di Napoli, l'avvocato Bruno Castaldo sulla responsabilità del comandante di navi mercantili a seguito di inquinamento nelle acque portuali.

Giovanni Lettich

Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato ai 40 eventi a calendario della III edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Port Club di Napoli e da ClickUtility Team che si è conclusa con la suggestiva Cena tra Mare, Cielo e Terra a Castel Sant'Elmo, dal punto più alto della collina del Vomero. Una settimana intensa che ha visto coinvolti 300 relatori e l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope e altri luoghi di Napoli. Per l'occasione Nave Rizzo e la nave scuola Amerigo Vespucci, il veliero simbolo della Marina Militare, hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo durante la sosta un ampio programma di eventi. Sono stati infine oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al Porto e alla Capitaneria – Guardia Costiera, nei vari convegni e a bordo delle due navi grazie all'adesione finale di 32 Istituti Scolastici della Campania e della Sicilia che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare.

"Per una settimana abbiamo avuto cultura, storia ed economia del mare protagoniste di un evento internazionale che ha posto Napoli, il suo porto e il suo golfo al centro del mondo e del Mediterraneo - ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs. Prossimo appuntamento-conferma Alberto Banchemo, presidente Asagenti - la quarta edizione della Genoa Shipping Week si terrà a Genova a giugno 2019.

Isabella Rhode info@isabellarhode.com +39 320 0541543

La scuola primaria più importante della laurea

Il professor Sabatini, presidente della Accademia della Crusca in una recente puntata televisiva della sua rubrica ha detto che ” La scuola primaria insegna a leggere e scrivere ed è più importante della laurea. Insegna anche la postura delle mani con la penna oltre che scrivere. Cellulari e tablet sono banditi”.

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

PROPELLER SHIPPING DEBATE

Il prossimo meeting sociale - 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.

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

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

Camogli e il suo Museo Marinaro

Restaurati cinque quadri della storica quadreria. La storia attraverso i dipinti (la mostra al teatro sociale), i ricordi di Roberto Figari e della sua famiglia

Nel pomeriggio di sabato 6 ottobre 2018, il Museo Marinaro “Gio Bono Ferrari” di Camogli ha presentato il restauro di cinque pezzi della sua quadreria.

Tra essi le opere più antiche sono i due dipinti di Domenico Gavarrone, raffiguranti rispettivamente il brigantino “LAURA” (costruito a Chiavari nel 1848, armatore Lazzaro Bertolotto) ed il brigantino a palo “GIOVANNI” (costruito a Savona nel 1860, armatore Fortunato Bertolotto), entrambe

restaurate dalla dott.ssa Alice Ferroni grazie ad un contributo del dott. Ugo Bertolotto.

Quest'ultimo ha finanziato anche il restauro del dipinto di autore ignoto raffigurante il brigantino a palo "LORELEY" (costruito a Sunderland nel 1891, armatore Michele Luigi Bertolotto), intervento eseguito dalla dott.ssa Roberta Moggia, la quale ha pure restaurato per conto del Comune di Camogli il dipinto, anch'esso di autore ignoto, raffigurante il brigantino a palo "SARO' CAINO" (costruito a Varazze nel 1871, armatore Bartolomeo Olivari).

La dott.ssa Claudia Santamaria ha restaurato il quadro in seta di Thomas Wille che rappresenta il brigantino a palo "FORTUNATO REPETTO" (ex BUCEFALO), costruito a Varazze nel 1873-74, armatore G. B. Repetto.

Dopo il saluto della dott.ssa Elisabetta Anversa (vice-sindaco ed assessore alla cultura della città di Camogli), ha preso la parola il dott. Bruno Sacella (nipote dell'omonimo comandante, direttore del Museo, assente per motivi familiari), il quale ha brevemente sottolineato il particolare rapporto tra la gente di Camogli ed il Museo.

Le tre restauratrici hanno quindi dettagliatamente illustrato gli interventi da loro effettuati sui cinque quadri.

Infine l'avv. G. B. Roberto Figari (presidente dell'Accademia dei cultori di storia locale e consigliere del Museo), ricostruendo la storia di uno dei quadri restaurati, ha illustrato le interessanti vicende del committente, che fu tra i protagonisti degli anni d'oro della marineria camogliese.

Le parole dei dipinti

Per la cortesia del mio caro amico avv. G.B.Figari pubblichiamo i passi salienti del suo intervento.

<< Tra i dipinti recentemente restaurati ve n'è uno donato nel 1937 al Museo dal mio nonno materno, Nicolò Uccello. Si tratta del bel dipinto di Domenico Gavarrone datato "Genova lì 15 ottobre 1861", raffigurante il brigantino a palo "Giovanni" dell'armatore camogliese capitan Fortunato Bertolotto, detto "Barbin".

Il quadro era pervenuto a mio nonno direttamente da sua madre, la mia bisnonna Geronima Cichero, la quale lo aveva a sua volta ereditato da un suo cugino, Angelo Magenta Bertolotto, figlio dell'armatore del "Giovanni".

Quest'ultimo - probabile committente del dipinto - non fu solo un uomo di mare piuttosto noto, ma ai suoi tempi figura di spicco della vita camogliese.

Fortunato Bertolotto nasce a Camogli nel 1814, da capitan Michele e da Antonia Schiaffino. Nulla sappiamo della sua giovinezza: le notizie in mio possesso cominciano a partire dalla data delle sue nozze, celebrate nel 1844, con l'allora sedicenne Caterina Cichero (figlia primogenita del mio quadrisavolo Gio. Bono Cichero, noto commerciante ed armatore camogliese), la quale lo renderà padre dieci volte almeno.

La posizione economica di capitan "Barbin", già consolidata da tale matrimonio, si rafforza verso il 1855, quando con la sua intraprendenza, seppe - come pure

molti altri nostri concittadini - trarre profitto dal favorevolissimo mercato dei noli in occasione della guerra di Crimea. In quell'anno egli risulta infatti armatore del bastimento più grande fra quelli iscritti alla Società di Mutua Assicurazione Camogliese, che era stata fondata solo due anni prima: si tratta dell' "India", un brigantino a palo di 388 tonnellate, di costruzione tedesca. In seguito egli arma altri velieri: scorrendo l'annata 1875-76 del Registro Italiano Navale, il primo bastimento censito è suo: il brigantino a palo "Abele", costruito a Sestri nel 1865-66. Esaminando lo stesso volume incontriamo - sempre registrati a suo nome - il brigantino a palo "Cassa marittima", costruito a Chiavari nel 1864-65; il già citato brigantino a palo "Giovanni", costruito a Savona nel 1860; il brigantino a palo "Luce", costruito a Recco nel 1874-75; il brigantino a palo "Nuova Verità", costruito a Recco nel 1871; il brigantino a palo "Nuovo Abele", costruito a Ravenna nel 1872-73. Altri bastimenti armati da capitano "Barbin" e ricordati da Gio Bono Ferrari nei suoi scritti sono l'"Achille", il "Sì" ed il "No".

Ma più che per la sua intensa attività armatoriale, Fortunato Bertolotto è ricordato nella storia di Camogli come il primo che concepisce ed attua - amministrandola fino alla messa in liquidazione - un'impresa finanziaria in grande stile, quale allora sembrava permettere la floridezza dell'economia cittadina. Con scritture private del 27 novembre 1870 e del 30 dicembre 1871 è infatti costituita in Camogli una società in accomandita semplice, il "Banco Camogliese F. Bertolotto & C.", con un capitale iniziale di lire 800.000 (diviso in 400 partecipazioni di lire 2.000 ciascuna), portato a lire 1.500.000 mediante l'aumento di lire 700.000 diviso in 700 partecipazioni da lire 1.000 cadauna. Questo istituto bancario è il primo tra quelli fondati a Camogli e l'unico tra essi a vedere contenute al minimo - anche grazie all'onestà del gerente Fortunato Bertolotto - le perdite per i suoi azionisti.

Nel dicembre del 1871 il nostro è tra i fondatori a Genova di una società finanziaria, denominata "Cassa Marittima", di cui è presidente: le vicissitudini di questa impresa genovese andranno ad intrecciarsi per un certo periodo con quelle del Banco camogliese, a cui però l'impresa genovese sopravviverà. Nel primo consiglio di amministrazione della "Cassa Marittima", oltre al nostro Bertolotto come presidente, troviamo i camogliesi Antonio Figari, Fortunato Ottone, Giovanni Schiaffino e Lorenzo Schiaffino. Gio Bono Ferrari definisce la "Cassa Marittima" una "potente Società per il finanziamento a costruttori navali ed armatori", ricordando che essa fece navigare dal 1884 al 1888 una decina almeno di grandi bastimenti.

Nel 1874 capitano "Barbin" è nominato cavaliere dell'ordine della Corona d'Italia, un riconoscimento all'epoca usuale per chi - al par suo - dimostra ad un tempo capacità imprenditoriali ed attenzione alla cosa pubblica. Il 21 dicembre di quello stesso anno egli viene eletto Sindaco della nostra città e può ben dirsi che con Fortunato Bertolotto la sinistra liberale va al potere a Camogli prima ancora che a Roma con Agostino Depretis.

Una preziosa testimonianza della fede progressista che anima capitano "Barbin" è la fotografia di Giuseppe Garibaldi che proprio in quegli anni egli riceve -

insieme ad un pugnale di fattura sudamericana - in dono dall'Eroe dei due mondi e che porta la dedica autografa "All'Ill.mo Sindaco di Camogli, paese modello".

Partendo proprio da questo riconoscimento e richiamandomi ad esso nel titolo ho ideato e curato la mostra "... Camogli paese modello... 1815 - 1915 Uomini e storie del Risorgimento", tenutasi dal 30 luglio al 30 ottobre 2005 nel Castello della Dragonara.

Quanto ai due cimeli garibaldini - che mia nonna Angela Schiaffino ricordava esposti nel salotto di casa fino ai primi Anni Trenta del secolo scorso - essi sono stati donati da mio nonno al Comune ancor prima dell'istituzione del Museo Marinaro, dove oggi sono esposti.

Ho accennato alla militanza politica di capitano "Barbin" in campo progressista, un impegno il suo ispirato probabilmente anche dalla sua risalente appartenenza alla Massoneria, nel cui ambito egli risulta far parte di una Loggia - tuttora attiva in Genova - alla quale risultano essere stati iscritti anche Simone Schiaffino e Nino Bixio. Circa tale sua qualità, ci soccorrono infatti tre documenti conservati nel Dipartimento dei manoscritti della Bibliothèque Nationale de France, pubblicati integralmente in Italia per la prima volta nel 2005. Nel "Tableau des frères composant la Loge de Saint Jean sous le titre distinctif de Triunfo Ligure..." dell'aprile 1856 si trova il nome di Bertolotto Fortunato, domiciliato a Genova, insignito del 18° grado. In un analogo elenco del 1856 Fortunato Bertolotto è indicato come proveniente dalla Loggia "Régénérateurs" di Marsiglia, nativo e domiciliato in Camogli. Nel quadro dei membri di quella stessa Loggia risalente al marzo 1857, Fortunato Bertolotto compare al terzo posto tra gli "Installatori" della medesima, con l'indicazione della sua professione di capitano marittimo.

Nella primavera del 1878 il Banco da lui fondato fu posto in liquidazione e negli anni successivi l'intero suo patrimonio fu realizzato a copertura delle perdite dell'Istituto. La chiusura del Banco non fu peraltro priva di strascichi giudiziari: nel 1878 il cavalier Bertolotto risulta proponente di un ricorso avanti l'Eccellentissima Corte di Cassazione sedente in Torino avverso la sentenza della Corte d'Appello di Genova che aveva sancito la sostanziale legittimità della nomina dei liquidatori del Banco. Nel chiudere la propria relazione, quella stessa Commissione di stralcio - composta da Emanuele Boggiano, Luigi De Gregori e G. B. Mosto - rivolgendosi ai soci del Banco, scriveva: "Tutti peraltro ci potete rendere testimonianza che il conchiudere lo stralcio pacatamente e senza l'intervento dell'autorità giudiziaria era un tale vantaggio per il commercio del nostro paese da essere quasi temerità la speranza di conseguirlo".

Un aneddoto ci illumina non poco sulla vita della Camogli di allora e sui personaggi che la animavano. Uno dei principali avversari del liberale capitano "Barbin", nella vita politica e commerciale, era stato il notissimo Andrea Cichero, detto "Felice sera", anch'egli armatore, esponente del partito clericale. In occasione della chiusura del Banco vi fu chi, volendone addossare totalmente la responsabilità al Bertolotto, promosse un processo e citò il Cichero quale teste, pensando in tal modo di avvalersi dell'antico attrito esistente tra i due.

Dopo aver risposto con la massima obiettività alle domande rivoltegli, il Cichero volle dichiarare in giudizio, al termine della deposizione: “Il cavalier Fortunato Bertolotto è sempre stato ed è un galantuomo ed al suo posto dovrebbero sedere i suoi accusatori”.

Capitan “Barbin” muore a Camogli nel 1891.

Scrive di lui Gio Bono Ferrari: “Dopo essere stato ricchissimo morì povero. Ma con un’aureola tale di probità e rettitudine da valere più di qualunque ricchezza. Un vecchio nonno, quando voleva nominare un uomo veramente onesto, soleva dire: galantuomo come capitan Barbin!”>

G. B. Roberto Figari

Il Caroly torna a Varazze

Sabato 6 e domenica 7 ottobre 2018 Marina di Varazze ha ospitato l’equipaggio e il Caroly, la nave scuola della Marina Militare costruita dai Cantieri Baglietto nel 1948, su progetto di Vittorio Baglietto, per la famiglia Preve.

Un bellissimo veliero d’epoca da 23.66 metri, due alberi e circa 60 tonnellate, costruito con preziose essenze di teak, iroko, mogano per il Commodoro Riccardo Preve che decise di chiamarlo Caroly, dedicando così la sua nuova barca all’amata compagna Carolina.

Dopo il varo il veliero navigò fino in Argentina, dove i Preve avevano vaste proprietà terriere e fece ritorno a Genova solo nel 1956. Dopo la sua morte, nel 1983, i figli lo donarono alla Marina Militare a patto che venissero rispettate alcune condizioni, come quella di mantenere la denominazione Caroly, nome della consorte dell’armatore. L’imbarcazione entrò così a fare parte della flotta dello Sport, come Vespucci, Palinuro, Stella Polare e Corsaro II, arruolato come nave scuola per l’addestramento degli allievi della Marina Militare Italiana.

Scheda tecnica: Yawl 23 m – Nave scuola a vela della Marina Militare – Costruita da Cantiere Baglietto di Varazze – Yacht da regata armato di randa, mezzana, trinchetto, yankee, genoa leggero. Scafo in legno – Dislocamento: 60 t. pc. – Dimensioni: 23,7 x 4,8 x 3,1 m – Equipaggio 16 persone (3+13) – Apparato motore: 1D – Potenza: 100HP (73 KW).

Il veliero è un fiore all’occhiello della produzione dei Cantieri Baglietto, e gli organizzatori della settima edizione del “Lanzarottus Day” avrebbero voluto averlo qui a Varazze lo scorso 22 e 23 settembre, per festeggiare e ricordare tutti insieme non solo l’impresa compiuta dal navigatore varazzino Lanzarotto Malocello, ma anche l’importante anniversario del Caroly, il veliero che da 70 anni porta in giro per i mari di tutto il mondo il logo del “Gabbiano ad ali spiegate”, quello dei Baglietto di Varazze, “la Ferrari del Mare”.

CHI E' LA FINCANTIERI settore Cruise?

di Giorgio Marega

L'inventare la produzione di navi da crociera fu una sfida di grande artigianato della Fincantieri

E' stato un sano "aiuto statale" i cantieri di Monfalcone stavano per chiudere, i "cantierini" fecero degli scioperi pesanti. Per sbloccare la situazione (eravamo nel rush finale della deindustrializzazione) a Roma ci fu una intesa fra Governo e quei dirigenti tecnici dell'epoca che avevano buoni rapporti con le maestranze. Quelli che con l'elemto bianco e tuta bianca erano più sul ferro che in ufficio. Era la parte buona e capace della sinistra, quella che aveva amore più per il proprio posto di lavoro che per i diritti acquisiti. La mossa non era peregrina perchè i "cantierini" fiutavano di lasciare il posto di lavoro ai propri figli. Un posto di lavoro "a chilometro zero" per moltissimi.

La prima nave fu un'avventura

La prima nave fu una avventura: la Crown Princess se non sbaglio, dove gli architetti avevano sì, disegnato gli interni. Dimenticando che esistono tubi, condotte e cavi. E "lasciando agli ingegneri le gatte da pelare tanto cosa ci vuole a mettere un interruttore". Peccato che l'interruttore pesava 80 chili e stava in una quadro di 1metro. Non bastavano gli ingegneri, serviva il "brusafarro" (l'addetto al taglio lamiera con cannello a mano) che ti dissimulava una nicchia nel vano scale in due spanne di intercapedine e l'ebanista che ti rifaceva il portello perfetto sulla pannellatura.

L'inventare la produzione di navi da crociera fu una sfida di grande artigianato partendo con attrezzature splendide e organizzazione pressochè zero (1), correggendo momento per momento le interferenze fra impianti. Soldi pubblici ben spesi su gente ben convinta di avere una cantiere con attrezzature eccezionali e maestranze preparate, veri artigiani del cannello ossiacetilenico e dei cavi elettrici "che trovano per dove passare comunque". Con il modello Monfalcone specializzarono Marghera e il suo eccezionale ufficio tecnico, fecero crescere giovani e svilupparono un team di fornitori su cui hanno riversato successi e fallimenti in pieno rischio imprenditoriale.

Scoprirono di non saper fare tutto e che la tecnica corre alla velocità della luce in un mondo che va alla velocità delle navi.

(Nota 1. Andai in cantiere a trovare un compagno di corso, ingegnere di 15 anni più giovane di me. Forse aveva un tavolo nell'ufficio dove lavorava "a capo" di una dozzina di disegnatori. Il suo compito era quello di improvvisare soluzioni di

mancato coordinamento ovvero risolvere imprevisti a nave in arredamento. Giusto per dare una idea il gruppo aveva la sigla "TAF" nata come task force per trovare soluzioni blitz armonizzate con l'architettura ad arredamento già disegnato quando andava bene, già montato in casi "gravi" Scherzosamente qualcuno gli disse "Il tuo gruppo cambia pezzi di aereo con l'aereo in volo?" Risposta: "ci esercitiamo per completare l'aereo in fase di decollo".)

Ebbero ancora due grosse lezioni: a Marghera le due "Disney" e la serie "Costa" a Sestri. Le "Disney" soffrirono di inesperienza. Con sofferenza il primo team di cantiere venne sostituito e furono mandati tecnici e dirigenti dal cantiere di Monfalcone a raddrizzare una situazione ormai sul filo dell'irreversibile, furono assunti nuovi tecnici pagati in relazione alle loro capacità e non con contratti da raccoglitori di pomodori e contenziosi già in periodo di prova. (2). Genova non volle lezioni dai Triestini e ripeterono errori già superati a Monfalcone. Le Costa furono un banco di prova del ritardo che Sestri aveva accumulato dai tempi della "Michelangelo". Scoprirono che la deindustrializzazione feroce del cantiere e dalla città aveva rimosso dalla piazza tecnici e maestranze storicamente valide. Ebbero una grossa mano dai "cugini triestini" e ne risentì il pizzico di campanilismo (3) non sopito dai tempi in cui la "Raffaello" battè in qualità della carena la "Michelangelo" e l'ing. Costanzi insegnò ai Genovesi l'idrodinamica della parte poppiera togliendosi uno spigoloso sassolino nella scarpa da tre anni.

(Nota 2. Marghera fa parte del bacino industriale che abbraccia l'arco da Pordenone a Verona e nel '96 un tecnico valido trovava lavoro con egregio stipendio, qualcuno volle giocare la carta dei contratti al ribasso con supertecnici. Parecchi se ne andarono lasciando lavori a metà. Qualcuno troncò il rapporto con un "se lei crede nello schiavismo a pane ed acqua di chi ha un cervello meglio finire oggi il rapporto di lavoro". Esempio italico di nozze con i fichi secchi. Spazzato via da una Signora Direzione che sapeva di giocarsi il mercato mondiale dell'aviation da crociera.

(Nota 3. Campanilismo costruttivo viste le quantità di pesto con il basilico di Prà "tramaccato" da Sestri a Trieste. Ringraziamento: 2 etti, soluzione di problemi semplici: 3 etti. soluzioni di problemi complessi: mezzo chilo. Tornare a Trieste con un etto di pesto era ignominia.)

Sul fatto che dagli anni '90 rivoluzionassero le navi da crociera ho una mia idea: Nassau, Victoria (=Scerni) e la navetta "Italia" oltre alle navi da crociera Costa furono i capostipiti delle navi da crociera intese come navi SOLO da crociera. Il mercato delle crociere di massa dagli anni '90 volle aggiungere i servizi "popolari" trovando una nuova ottimizzazione economica puntando a mega navi da 2700 a 4500 crocieristi. Il prezzo medio doveva abbassarsi fermo restando il servizio di personale di camera già all'osso. Si è giocato sulla parte "ristorazione" sulla parte "extra" e sulla massiccia presenza del casinò (4) . Io

stesso sviluppai nel 2000 lo studio dell'impatto di Internet in cabina sulla vita di bordo richiamandomi ai ricordi di famiglia di 50 anni prima e alla tecnologia dell'epoca, azzeccando moltissimo.

(Nota 4. nel mettere un massiccio casinò a bordo fu prototipo la "nave da crociera" Ariadne dove alcool e gioco d'azzardo erano i pivot del business, anni '50, l'equipaggio era molto misto con rari marittimi italiani a bordo)

L'architettura non era così differente, tanto che montato a bordo di una 65.000 tsl in preallestimento, ritrovai tutta la conformazione interna (corridoi, trunk, cabine, apparato motore e ausiliari, sone pubbliche, cucine...) gemella della nave "Raffaello" (5). Mentre il ponte di comando era rivoluzionato dal massiccio uso del calcolatore, del GPS e dalla navigazione integrata e il controllo dell'apparato motore concentrato in una sola sala di controllo remota; SCONVLOGENTE PER UN INGEGNERE ELETTRONICO CHE ERA STATO CAPITANO "SOLO" 30 ANNI PRIMA.

In un paio di traversate come consulente tecnico ritrovai tutte le attività, gli orari, i servizi dei tempi dei grandi transatlantici REX, France ecc. che ereditammo.(Nota 5 sulla architettura degli interni: il posizionamento del teatro sotto il ponte di comando. Sulla modifica (il teatro era a poppa zona alta per accesso e riduzione pesi alti=miglioramento stabilità) pesò in parte l'incidente della "onda anomala" della "Michelangelo" sacrificando una quantità di cabine con vista di prestigio sul frontale. La nuova architettura comunque non fece perdere nulla, le cabine e gli spazi pubblici in zona di poppa (anche meno tormentata dal beccheggio) compensano il sacrificio delle cabine di prora.

Ho divagato a lungo fra i cari ricordi di famiglia. Arriviamo al:

DUNQUE CHI E' LA FINCANTIERI settore Cruise?

La Fincantieri è una azienda che non è nata improvvisata. Il settore Cruise è nato con preparazione di base delle maestranze, un governo che invece di tagliare QUEL ramo secco ha INVESTITO SU IMPIANTI VECCHI MA SOLIDI, su dirigenti convinti e lasciando spazio a grintosi tecnici di eccellenza. Per nostra grandissima fortuna ha saputo reggere a colpi molto forti con una corazza di fiducia, ha saputo tirarsi fuori dai problemi.

Merito in primis alle maestranze, ai tecnici, alla dirigenza, al mercato alle ditte esterne, Chapeau!

Giorgio Marega

LETTURE E PAURE

LUSSINO, una rivista bellissima tra cielo e mare

E' uscito il numero di settembre della rivista quadrimestrale Lussino che con la aggraziante grafica e impaginazione si definisce " foglio" della Comunità di Lussinpiccolo, presieduta da Dora Martinoli Massa , Storia, cultura, costumi, ambiente , attualità dell'Isola di Lussino, diretta da Licia Giadrossi –Gloria Tamaro con uno staff di redattrici di rilievo e di professionalità . Questa edizione in particolare apre con un servizio redazionale e fotografico ampio del viaggio aereo da Trieste a Lussinpiccolo sulla scia dell'impresa compiuta dai Cosulich allorchè iniziarono l'impresa dell'aria.

64 pagine di attualità , storia, personaggi, navi e interviste, un rotocalco appassionante come il viaggio a bassa quota dell'Istria e del Quarnero con un piccolo aereo da dove sono state scattate foto che parlano e sembrano dire: guardate che cosa ci hanno portato via questi simpaticoni di croati con la complicità di paurosi e indegni nostri rappresentanti e come sempre " amichevoli " nei riguardi dell' Italia statisti europei con il trattato di Rapallo nel 1947.

Ma questa rivista riscatta tutto il rammarico che possiamo avere e l'operosa attività della Comunità (che si irradia poi in tutta Italia e nel mondo) a Trieste, via Belpoggio 25, merita tutto il nostro appoggio anche di donazione per la sua attività. Email: licia.giadrossi@alice.it ; www.lussinpiccolo-italia.net

SEA HISTORY

E' uscito il n. 164, Autumn 2018 della rivista trimestrale Sea History, organo ufficiale della National Maritime Historical Society.

Interessanti come sempre gli articoli, tra cui eccelle come copertina il lavoro di pittura di mare , John Mecray, e poi American Waships for South America, Whalemens in Sharkish Seas, Saga of Jamaica Bay. www.seahistory.org

...Ti regalo una città, un libro coraggioso e lettori impauriti

Il romanzo di Giuseppe Viscardi , uscito in luglio da Nuova Editrice Genovese, € 16, 400 pagine lo abbiamo presentato nelle precedenti DL NEWS, narra il riscatto di una cittadina del ponente ligure il cui comune come avvenuto in altre località è commissariato per mafia che dilaga proprio nel ponente ligure come denunciato dalla DIA. Argomento scabroso, da far tremare i polsi, forse Viscardi

non se ne è accorto , un libro di denuncia, con personaggi , storie e un professore che decide di candidarsi a sindaco. E infatti, nessuno se l'è sentita di commentare questa terribile piaga che frena lo sviluppo economico del nostro Paese.

Claudio Mocchegiani Carpano, un Archeologo e un amico vero.

ROMA E' morto un amico, Claudio Mocchegiani Carpano.

Ho conosciuto Claudio parecchi anni or sono. Aveva la mia stessa età, con un solo giorno di differenza. E' stato uno dei primi archeologi subacquei Italiani. Aveva fatto numerose immersioni sul Tevere e aveva esplorato la Cloaca Massima di Roma. Insieme a Luigi Fozzati aveva creato il Servizio Tecnico di Archeologia Subacquea e il progetto Archeomar, la carta archeologica subacquea dei beni archeologici sommersi d'Italia: mari, laghi, fiumi, lagune, ipogei. Era stato Soprintendente a Roma, la sua città. La città che amava molto. Era un gran lavoratore e controllava da vicino, anche di notte, gli impiegati che non svolgevano bene il loro compito di sorveglianza notturna al Palatino, ai Fori Imperiali e negli altri monumenti di Roma. Nel 1977-78, alla prima riunione di Archeologia Subacquea che facemmo alla Libreria Internazionale Il Mare, non fu invitato, perché gli altri giovanissimi archeologi subacquei non approvavano le sue idee politiche. Successivamente però, prese parte a tutti i convegni di Archeologia Subacquea da me organizzati durante la Settimana delle Egadi a Favignana. Quando ci incontravamo, mi faceva il saluto romano per prendermi in giro, sapendo che ero di idee politiche opposte alla sue. Malgrado ciò la nostra amicizia era nata sulla stima reciproca. Claudio era sempre disponibile a partecipare agli incontri e alle lezioni di Archeosub organizzati dalla Libreria Il Mare. Per Claudio come, per me, erano importanti i rapporti umani e non il denaro e questo ci univa molto, così come l'amore per il mare e per l'archeologia. Ha scritto, tra gli altri, il volume Archeologia Subacquea - Note di viaggio nell'Italia Sommersa. Non gli piaceva scrivere, amava molto di più raccontare e insegnare. Durante i corsi di Archeologia subacquea, organizzati presso la Libreria il Mare, coinvolgeva anche i suoi figli. Ne aveva 4 ed era sempre preoccupato per il loro avvenire e per la mancanza di lavoro. E' stato tra i pochissimi a partecipare alla piantumazione di un cipresso al Pincio, organizzata da me con la collaborazione di Umberto Croppi, in ricordo di Elisha Linder, il grande archeologo Israeliano, come noi Tridente d'Oro. Veniva spesso a trovarmi in Libreria camminando a piedi da casa sua a Monteverde fino a Piazza del Popolo, perché amava camminare e scoprire gli angoli nascosti di Roma. Lo ricorderò sempre e sarà sempre presente nel mio cuore e nei miei pensieri.

Giulia D'Angelo

2018 LA CARTA DEL MARE COMPIE 10 ANNI

Cari Associati,

È con piacere che vi segnaliamo questa iniziativa del Mu.MA realizzata grazie a Saar e alla collaborazione della nostra Associazione. Grazie alla Carta del Mare, avete la possibilità di parlare del grande impegno che mettete nella Vostra attività lavorativa descrivendo ciò di cui siete maggiormente fieri, magari semplicemente con un'immagine! Caldamente Vi invitiamo ad aderire alla CARTA DEL MARE 2018 che quest'anno festeggia il decimo anno di attività. Trovate tutte le informazioni nell'allegato.

Un caro saluto

Pierluigi Ferrari

Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione Onlus Galata Museo Del Mare Calata de Mari 1, 16126 Genova info@promotorimuseimare.org

2018 la Carta del Mare compie 10 anni

Carissime/i aderenti presenti e futuri della Carta del Mare, Vi contattiamo per invitarvi ad aderire alla Carta del Mare 2018 che quest'anno festeggia il decimo anno di attività . Siamo partiti nel 2009 con l'intento di costituire una rete di soggetti uniti dalla condivisione di valori ed esperienze connesse alla cultura del mare, alla sostenibilità ambientale e responsabilità sociale per individuare buone pratiche e fare del MEDITERRANEO UN GRANDE PARCO CULTURALE DEL MARE. In questi anni sono state raccolte più di 10000 Buone pratiche di soggetti pubblici, privati e del privato-sociale a partire da Genova e dalla Liguria fino al bacino del Mediterraneo.

Sono sette le aree su cui riflettere e verificare i propri comportamenti virtuosi : cultura, ambiente, accoglienza, lavoro, innovazione, relazioni, catena dei fornitori. Ognuno valuta le proprie Buone Pratiche assegnandosi un punteggio: 5 punti in caso di buona pratica in fase di realizzazione, 10 punti in caso di buona pratica adottata. Nel 2018 le Buone Pratiche, in linea con l' Anno Europeo del Patrimonio Culturale si riferiscono in particolare alla valorizzazione del Patrimonio Culturale del mare, includendo anche il paesaggio e le comunità locali (the seascape community), l'immateriale e il digitale.

Collegandosi al sito <http://www.cartadelmare.it> è possibile registrarsi e compilarla on line. L'adesione è sempre volontaria e gratuita, va rinnovata ogni anno ed è possibile aderire sino al 20 novembre 2018.

Come ogni anno a dicembre , al Galata Museo del Mare di Genova, ci sarà la presentazione delle Buone Pratiche e dei Protagonisti della Carta delMare – vogliamo che diventi una gran bella festa di compleanno. Far parte del network della Carta del Mare permette anche tramite Facebook di dare visibilità ai propri comportamenti virtuosi ed essere aggiornati alle News.

Memo! abbiamo bisogno delle foto che riguardano le vostre realtà e le vostre buone pratiche da inserire sul sito e diffondere nei social

Maggior visibilità dunque per i “Protagonisti “ della Carta del Mare .

Cari saluti e buon lavoro

Nicoletta Viziano (Presidente Mu.MA) con Pierluigi Ferrari (CdA Mu.MA) Maria Paola Profumo (Presidente AMMM) Staff per la Carta del Mare: Marina Mannucci, Danila Ceva, Giovanna Rocchi (tel Mu.MA 010-2512435) cartadelmare@muma.genova.it

Uff Stampa Eleonora Errico (stampagalata@costaedutainment.it) Presentazione della Carta del Mare su YouTube <https://youtu.be/V4n72BhDBj4>

LA DENUNCIA DEGLI AGENTI MARITTIMI

Morte “di” Venezia

Gli agenti marittimi denunciano: due ministri ipotizzano la chiusura del porto. A rischio non solo 18.000 posti di lavoro e più di un miliardo di fatturato: in pericolo la sopravvivenza della città.

Non solo imbarazzo e preoccupazione, ma una denuncia pubblica di follia governativa. L’Associazione agenti marittimi del Veneto, presieduta da Alessandro Santi, scende in campo insieme con la Federazione nazionale, Federagenti, dopo le dichiarazioni pubblicate sui ‘social’ dal Ministro alla Cultura Bonisoli e avallate dal Ministro alle Infrastrutture Toninelli, sul tema delle Grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare. “Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d’essere, storica e attuale, della città”.

“La storia di Venezia dovrebbe insegnare – prosegue Santi - quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada dei facili proclami di propaganda,

affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale”.

“Gli operatori marittimi non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che – secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati - costituisce più del 20 % della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 Miliardi di euro, ottava città italiana)”.

“Da anni – ricorda Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivise con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna. Oggi ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una ipotesi folle di decrescita...felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti....tutto inutile, tutto vano; a avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura propaganda: quella della morte di Venezia.”

Secondo gli agenti marittimi una scelta drastica come quella ventilata dai Ministri, porta come intrinseca conseguenza, l'acuirsi del fenomeno di 'museizzazione' di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica. E ciò quando ormai anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi.“Ci siamo sempre resi disponibili – conclude Santi - al confronto e al dialogo e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. Ma di fronte a affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune”.

Venezia, 29 settembre 2018 Per ulteriori informazioni Barbara Gazzale
3484144780

LE NOTE DI CARLA MANGINI

SANT'AMBROGIO

A seguire, brani di una poesia di Giuseppe Giusti (1809 - 1850), poeta satirico, spesso preso di mira con censure ed accuse di sovversione dalle autorità costituite. SANT'AMBROGIO (Penso che siano molti coloro che l'hanno studiata a scuola...)

Vostra Eccellenza che mi sta in cagnesco/ per quei pochi scherzucci di dozzina/ e mi gabella per anti tedesco/ perché metto le birbe alla berlina,/ oh, senta il caso avvenuto di fresco / a me che, girellando una mattina,/ càpito in Sant'Ambrogio di Milano/ in quello vecchio là fuori di mano/... Entro e ti trovo un pieno di soldati/ di quei soldati settentrionali,/ come sarebbe Boemi e Croati,/ messi qui nelle vigne a far da pali/ di fatto se ne stavano impalati/ come sogliono in faccia a' generali/ co' i baffi di capecchio* e con quei musì/ davanti a Dio diritti come fusi./ Mi tenni indietro, chè, piovuto in mezzo/ di quella maramaglia io non lo nego/ d'aver provato un senso di ribrezzo/ che lei non prova grazie dell'impiego./ Sentiva un'afa, un alito di lezzo;/ scusi, Eccellenza, mi parean di sego/ fin le candele dell'altar maggiore"...

Ed ecco che in quella chiesa si eleva ad un tratto il suono grave, flebile e solenne di un canto tedesco n.d.r

Sentia nell'inno la dolcezza amara dei canti uditi da fanciullo:/ il core,/ che da voce domestica gl'impara/ ce li ripete i giorni del dolore. / Un pensier mesto della madre cara,/ un desiderio di pace e d'amore/ uno sgomento di lontano esilio.../ A dura vita, a dura disciplina, / muti, derisi, solitari stanno,/ strumenti ciechi d'occhiuta rapina, / che lor non tocca e che forse non sanno./ Povera gente! Lontana da' suoi,/ in un paese qui che le vuol male/ Qui se non fuggo, abbraccio un caporale,/ con la su brava mazza di nocciuolo,/ duro e piantato lì come un piuolo.

*capecchio, quel che rimane dalla prima pettinatura di lino e canepa. Era usato per le imbottiture.

Malevolenza e compassione, due sentimenti in contrasto che scuotono le nostre coscienze quando, ai giorni nostri, si affronta il tema delle migrazioni.(n.d.r.)

fine