35 DL NEWS 2019 VOL XIII

DL NEWS 30 novembre 2019

ROTOCALCO TELEMATICO DI TERRA E DI MARE

SECONDA PARTE

DIFESA DAI "MAL CONCETTI" SULLA SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE

• INTERVISTA A ERNESTO PEDROCCHI

Riscaldamento globale: quanto (poco) è colpa nostra

"Abbiamo poco tempo", "Serve una politica più radicale per ridurre le emissioni": quante volte sentiamo questi slogan? Per il professor Pedrocchi, professore emerito del Politecnico di Milano, l'uomo è ben poco responsabile del cambiamento climatico. La nostra vera sfida è semmai adattarci in un mondo che cambia naturalmente.

"Dobbiamo cambiare le nostre abitudini", "Abbiamo poco tempo", "Serve una politica più radicale per ridurre le emissioni": quante volte abbiamo sentito questi argomenti, nell'era degli scioperi climatici, i cosiddetti Fridays for Future ispirati da Greta Thunberg? Si dà per scontato che i cambiamenti climatici siano originati dall'uomo, attraverso le emissioni antropiche di CO2, soprattutto dalle nostre attività industriali. Si conclude che dobbiamo cambiare vita, abitudini, dieta e soprattutto metodi di produzione. E che la politica possa imporcelo, nel nome dell'emergenza. Dubitare su uno solo di questi aspetti è etichettato con il termine infamante di "negazionismo" (che ricorda, dunque, i negazionisti dell'Olocausto). Il dibattito scientifico è dunque sempre più ridotto. Si sta già studiando come passare dalle

parole ai fatti e si moltiplicano le proposte per rendere il "climate denial" un crimine perseguibile a livello internazionale.
Approfittando del fatto che non è ancora reato, abbiamo parlato della questione con il professor Ernesto Pedrocchi. Docente di Termodinamica applica ed Energetica al Politecnico di Milano per più di 50 anni, Professore Emerito dal 2010, Pedrocchi ha pubblicato Il clima globale cambia. Quanta colpa ha l'uomo? con l'editore Esculapio. La Nuova Bussola Quotidiana lo ha intervistato sui dubbi "scandalosi" che esprime nel suo ultimo lavoro. Prima di tutto: Professor Pedrocchi, il riscaldamento globale esiste?
Sì. Su questo non ci sono dubbi. Da quando abbiamo misure precise, dal 1850 in poi, rileviamo un aumento di circa 1 grado centigrado della temperatura globale media. A questo aumento ha contribuito, nel suo piccolo, l'aumento della temperatura di Milano, che è fortemente influenzato da fattori antropici: riscaldamento, circolazione delle auto, energia usata dalle industrie. Milano è un'isola di calore. E le isole di calore contribuiscono anche all'aumento della temperatura globale. Ma non dobbiamo dimenticare che, in proporzione, è un contributo molto piccolo: la superficie terrestre è costituita al 70% da acqua, al 30% da terre asciutte, di questo 30%, tolti i deserti, le foreste, i ghiacci perenni, solo il 10% è antropizzato, dunque, in totale, il 3% della superficie terrestre.
E' vero che gli eventi estremi (fra cui l'acqua alta a Venezia) sono in aumento e sono causati dal riscaldamento globale?
Gli eventi estremi, innanzitutto, devono essere valutati in modo estremante rigoroso. Valutare, prima di tutto, se c'è stato un aumento di intensità e di frequenza dell'evento. Nel caso vi fosse, vedere se ciò dipende dal cambiamento climatico dall'ultima metà del secolo scorso. Occorre distinguere, poi, clima locale da clima globale. Anche l'Ipcc (International Panel for Climate Change dell'Onu, l'ente internazionale preposto allo studio del cambiamento climatico) indica che non vi sono segni di cambiamento dei fenomeni estremi a livello globale. Potrebbero esserci localmente, ma a quel livello disponiamo di poche conoscenze sulla storia del clima in ogni singola area e solo nel breve periodo. Ad esempio, a Venezia, una marea così alta come quella della settimana scorsa non si è mai vista negli ultimi 50 anni, ma, basta andare a riprendere i dati di 54 anni fa, e nel 1966 troviamo una marea ancora più alta. Bisogna stare poi molto attenti a non misurare frequenza e

intensità dell'evento estremo in base ai danni che provoca: i danni sono tanto più significativi quanto più l'area colpita è antropizzata. Un fiume che esonda in un territorio disabitato non lo nota nessuno, mentre se le rive sono abitate è un disastro.
Il riscaldamento globale viene associato alle emissioni umane di CO2. Siamo noi umani gli unici colpevoli?
Dal 1750 la CO2 sta effettivamente aumentando. Ma dobbiamo capire se tale aumento deriva dalla componente antropica, che è il 5% del totale, o se deriva da altri fattori. Le emissioni antropiche sono fortemente concentrate nell'emisfero Nord, ma l'aumento di concentrazione dell'anidride carbonica è uguale ovunque. L'Equatore è una barriera abbastanza rigida al miscelamento fra l'atmosfera dei due emisferi, questo soprattutto a causa degli alisei. Non ci si spiega, dunque, l'uguaglianza della concentrazione di CO2 nei due emisferi, considerando che le emissioni antropiche sono in grandissima parte solo in quello settentrionale. Che l'emissione antropica sia il principale contributo all'aumento di CO2 nell'atmosfera è dunque un argomento molto dubbio.

Ma è veramente la CO2 a determinare il cambiamento climatico?

Anche dando per scontato che la concentrazione di anidride carbonica sia aumentata in tutta l'atmosfera, sul piano storico non ci sono segni inoppugnabili che questa influenzi significativamente la temperatura. L'Ipcc accetta il fatto che le variazioni principali della temperatura terrestre, l'alternanza di ere glaciali e interglaciali, non dipendono dalla CO2. Negli ultimi 10mila anni, guardando alla variazione di temperatura globale media del pianeta, non si nota alcuna correlazione chiara. Anzi, è più facile constatare che prima viene l'aumento di temperatura e solo successivamente in incremento della concentrazione di CO2 nell'atmosfera.

Allora chi è il "colpevole"?

Non c'è dubbio che il regista principale del cambiamento climatico è il Sole. La nostra stella interviene in due modi, essenzialmente: la posizione reciproca con la Terra (fattore astronomico) nei grandi cicli fra ere glaciali e interglaciali, mentre nei cicli più brevi conta soprattutto l'attività solare. I cicli della macchie solari sono strettamente legati alla temperatura sulla Terra.

Altri fattori corresponsabili?

Le correnti marine, prima di tutto. Pensiamo al fenomeno di El Niño che ha reso gli anni 1915 e 1916 i più caldi dal 1850. Lo stesso si è visto nel 1997 e nel 2009-10. El Niño è un fenomeno le cui origini sono ancora poco chiare che avviene nel Pacifico centro-meridionale ed ha l'effetto, non solo di scaldare tutto il pianeta, ma di aumentare la concentrazione di CO2 nell'atmosfera. Poi c'è il vulcanesimo, fenomeno completamente sganciato dall'attività solare e che può essere un fattore molto importante per abbassare la temperatura. Ad esempio l'eruzione del vulcano Tambora, nelle Filippine, rese il 1815 "l'anno senza estate" in tutto il pianeta. Nella pianura padana non cresceva nulla, i costi degli alimentari salirono alle stelle.

Eppure la raccomandazione di quasi tutte le classi dirigenti è di cambiare il nostro stile di vita, per fermare il cambiamento climatico.

Io penso che avere energia affidabile, sicura e a basso costo, sia la condizione essenziale per lo sviluppo. Senza energia, non c'è speranza. Ad oggi, l'energia viene prodotta, globalmente, all'80% da combustibili fossili (carbone, gas e petrolio). Non si vede come questi possano essere sostituiti a breve. Con la fuga in avanti del Green New Deal, che mira a rinunciare completamente ai combustibili fossili entro il 2050, per produrre la stessa quantità di energia dovremmo poter costruire 3 reattori nucleari ogni due giorni, oppure 6000 pale eoliche ogni giorno. Non è facile.

Che fare?

Dovremmo porre maggiore attenzione agli inquinanti, non alla CO2 che non inquina. L'uso di combustibili fossili produce inquinanti quali gli ossidi di zolfo, l'ossido di azoto, tutti i tipi di particolato e gli incombusti. Dobbiamo fare ogni sforzo per ridurli. Ovviamente la loro riduzione comporta costi più alti, quindi è facile intuire che non sia una strategia accettabile in Paesi in via di sviluppo. Ma tutti i Paesi, piano piano, si stanno orientando in questa direzione. Per quanto riguarda la CO2, invece, sta producendo un rinverdimento in tutto il mondo. L'allarmismo sulla desertificazione è falso: il mondo, in questo momento, sta rinverdendo, anche nel Sahel. La linea da seguire, in generale, è la linea dell'adattamento. Adattarsi vuol dire creare un ambiente più sicuro per l'uomo, a seconda dei cambianti. Studiare qualcosa per mettere in sicurezza Venezia, alzare i villaggi esposti alle inondazioni, per vivere. (Da *La Nuova Bussola Quotidiana)*

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco PITTALUGA

" PRINCIPESSE E PRINCIPI ITALIANI SUI MARI DEL MONDO "

Benché l'Italia sia una Repubblica da più di settant'anni ed io mi senta orgogliosamente figlio di una delle Repubbliche Marinare che hanno caratterizzato per secoli le vicende storiche del nostro Paese, è innegabile come in campo marittimo la dinastia sabauda che ha governato a cavallo fra Otto e Novecento abbia influenzato talvolta le opzioni di alcuni armatori nella scelta dei nomi da attribuire alle proprie unità.
Casa Savoia è stata anche azionista diretta del "Lloyd Sabaudo": avremo quindi nei decenni vari re, regine, principi e principesse i cui nominativi orneranno prue e poppe di tanti bastimenti, unitamente alle più famose località, ville e castelli reali che verranno occasionalmente scelti per battezzare questa o quella unità.
In tale prospettiva, prescindendo dal brevissimo regno di Umberto II, il "re di maggio" che rimase in carica per un solo mese nella primavera del 1947 e pertanto non fa testo, è interessante notare come siano stati ampiamente onorati i cinque figli di quello che sarà l'ultimo re d'Italia Vittorio Emanuele III e della consorte, regina Elena del Montenegro e che nell'ordine furono: Iolanda (1901-1986); Mafalda (1902-1944); Umberto (1904-1983); Giovanna (1907-2000) e Maria (1914-2001).
Per quanto riguarda l'unico figlio maschio, Umberto appunto, abbiamo avuto due navi che ne hanno portato il nome sui mari: la "Principe Umberto" della "Navigazione Generale Italiana" e la "Principe di Piemonte", titolo che se non lo chiamava direttamente in causa si riferiva sempre a lui in quanto principe ereditario e futuro regnante, del "Lloyd Sabaudo". Quanto alle di lui auguste sorelle avremo "Principessa Jolanda" e "Principessa Mafalda" del "Lloyd Italiano" degli armatori Piaggio e infine "Principessa Giovanna" e "Principessa Maria" ancora del "Lloyd Sabaudo".

Ad alcune di esse abbiamo già accennato nell'ambito di precedenti capitoli di questa "Storia della Marineria Passeggeri Italiana": in questa sede vogliamo ripercorrerne la carriera sui mari e le vicende che le hanno viste protagoniste.
La prima ad entrare in linea è stata la "Principe di Piemonte" del "Lloyd Sabaudo", costruita in Inghilterra nei cantieri Laing&Sons Ltd. di Sunderland nel 1907 e stazzante 6.560 tonnellate. Lunga 131 metri e larga 16, disponeva di motori a triplice espansione e doppia elica che le consentivano di mantenere una velocità di esercizio di 14 nodi. Era caratterizzata da due alberi, due fumaioli e sovrastrutture accorpate a centro nave. Concepita per la linea emigranti sulla rotta Italia-New York e dal conseguente arredamento interno piuttosto spartano, poteva trasportare complessivamente 1960 passeggeri, di cui soli 60 in cabine di seconda classe ed il resto in cameroni.
Quando il traffico emigratorio cominciò a calare venne venduta nel 1913 alla "Uranium Steamship Co.", che la ribattezzò "Principello", forse ispirandosi al nome originario della nave, e la utilizzò per pochissimo tempo fra Rotterdam e New York in quanto la rivendette alla "Canadian Northern's Royal Line" nel 1914. Non venne requisita per scopi bellici ma, declassata a nave da carico, nel 1916 passò alla britannica "Cunard Line" che la ribattezzò "Folia": riuscì però a compiere un solo viaggio fra Liverpool e New York perchè l'11 febbraio del 1917 venne silurata e affondata da un sottomarino tedesco al largo delle coste irlandesi di Ram Head causando la morte di sette membri dell'equipaggio.
Seconda di questa serie è stata la "Principe Umberto", costruita nel 1909 dai Cantieri Navali Riuniti di Palermo per la "N.G.I." e facente parte della cosiddetta "classe Regale" cui appartenevano anche "Re Vittorio" e "Regina Elena" che abbiamo già ricordato nel precedente capitolo di questa rassegna rievocando più diffusamente le vicende del transatlantico "Principe di Udine".
Nel dettaglio, la "Principe Umberto" era lunga 145 metri e larga 16, stazzava quasi 8000 tonnellate e poteva trasportare poco più di 1300 passeggeri, in gran parte emigranti, alla velocità di 16 nodi con punte massime di 18. Dalla tipica silhouette delle navi passeggeri del suo tempo, era caratterizzata da due alberi e due fumaioli a centro nave che issavano i tipici colori della compagnia armatrice, banda bianca in campo nero e bandiera con lo stemma di Genova e la croce di San

Giorgio. Destinata ai servizi per il Sud America, navigò regolarmente su tale rotta con una breve distrazione per trasportare truppe e mezzi militari a Tripoli e Bengasi durante la guerra italo-turca del 1911-12. Requisita allo scoppio della prima guerra mondiale e adibita a trasporto truppe, venne impiegata principalmente nel Mediterraneo Centro-Orientale finché, l'8 giugno del 1916 fu assegnata con altre unità al rimpatrio dall'Albania del 55° Reggimento Fanteria che contava più di 2500 uomini guidati dal colonnello Ernesto Piano.

DUE COMANDANTI, CIVILE E MILITARE

La nave, com'era consuetudine in queste situazioni, aveva due comandanti: il capitano civile Giuseppe Sartorio e quello militare, il tenente di vascello Oreste Nardulli. Salpata dal porto di Valona all'imbrunire, la sua rotta venne intercettata dal sommergibile austro-ungarico "U-5" che, a quindici miglia circa al largo di Capo Linguetta, le lanciò contro due siluri che la colpirono a poppa provocandone l'affondamento in modo così rapido che ben 1926 dei presenti a bordo vennero trascinati con lei. Si salvarono poco più di 800 persone e questa fu la tragedia più grave in un conflitto che vide nel complesso la perdita di più di settanta unità civili requisite.

Nettamente superiori a queste due saranno le quasi coeve costruzioni destinate a portare i nomi di altre due figlie dei sovrani del momento: se infatti "Principe di Piemonte" e "Principe Umberto" erano in definitiva piroscafi concepiti e adibiti principalmente per il trasporto degli emigranti, piani ben più ambiziosi furono pensati e attuati per le due realizzazioni successive, anche se in realtà solo una di esse avrà una carriera lunga e fortunata seppur destinata a concludersi con una nuova tragedia.

"Principessa Jolanda" e "Principessa Mafalda" i nomi delle due navi, destinate a portare quelli delle figlie primogenite di Vittorio Emanuele III e ideate dall'armatore nonché ingegnere navale Erasmo Piaggio di Genova che avrebbe voluto fare di loro le due unità di punta del suo "Lloyd Italiano" e di tutta la flotta passeggeri nazionale dell'epoca. Purtroppo questo disegno riuscirà solo a metà in quanto la prima delle due gemelle è passata alla storia unicamente per il suo disastroso affondamento avvenuto il giorno del varo sullo scalo di Riva Trigoso quando, il 22 settembre del 1907, si adagiò miseramente sul fondale ad un centinaio di metri dal cantiere dopo essersi paurosamente inclinata a

babordo. Si riuscì a recuperarne alcune parti ma quasi tutto andò perduto per sempre: fra le possibili cause dell'inaspettato affondamento, forse un improvviso cedimento dell'avanscalo, uno zavorramento inappropriato, finestrini, oblò e boccaporti non opportunamente sigillati e peso eccessivo delle sovrastrutture parzialmente già montate, alberi e fumaioli compresi, con conseguente compromissione del baricentro della nave.

L'anno seguente fu la volta della "Principessa Mafalda", il cui varo venne studiato in modo più appropriato e risultò fortunato consentendo alla nave di assurgere almeno per un decennio al rango di unità italiana più lussuosa e prestigiosa fra quelle che assicuravano i collegamenti fra i nostri porti e gli scali delle Americhe.

Stazzante più di 9000 tonnellate, lunga 146 metri e larga 17, era alimentata da due macchine a vapore a quadruplice espansione della potenza di 10500 cv, due eliche e 18 nodi di velocità. Poteva trasportare 1580 persone divise fra 180 in prima classe, 150 in seconda, 950 in terza con un equipaggio di 300 unità.

Caratterizzata da un allestimento di gran lusso che, primo caso per una nave italiana, prevedeva tutto un ponte dedicato ai saloni di prima classe alcuni dei quali si sviluppavano in verticale su due ponti, al suo ingresso in linea si guadagnò giustamente l'appellativo di piroscafo più prestigioso della nostra flotta passeggeri. Novità per i tempi, poi, era la presenza a bordo di una vera e propria stazione telegrafica dalla quale lo stesso Guglielmo Marconi effettuerà i suoi primi esperimenti radiofonici.

Dalla linea filante, con due alberi e due ciminiere ben proporzionate e distanziate fra loro, era stata arredata dallo Studio Ducrot di Palermo sia nei saloni delle feste, nelle sale fumoir, nei ristoranti e nei vari ambienti di prima e seconda classe: particolarmente accurato anche l'allestimento della terza classe, che, a fronte dei consueti cameroni presenti sulle navi dell'epoca, introduceva il concetto abbastanza innovativo per i tempi di ampie cabine per 12-16-18 passeggeri in tanti casi dotate di servizi igienici privati. Il transatlantico fu anche uno dei primi ad essere dotato di luce elettrica in tutti i locali e di telefono in ciascuna cabina di prima classe.

Dal 1909 la nave venne destinata alla linea Genova-Buenos Aires con scali a Rio de Janeiro e Santos ospitando a bordo personaggi di spicco quali Arturo Toscanini, Luigi Pirandello, Carlos Gardel e Tatiana Pavlova solo per citarne alcuni.

Nel 1914 la vediamo in linea per New York mentre l'anno successivo verrà requisita dalla Regia Marina Militare che la adibirà a nave alloggio ufficiali nel porto di Taranto.
Nel 1918, con l'assorbimento del "Lloyd Italiano" nella "Navigazione Generale Italiana", ne diverrà il transatlantico di punta sempre sulla rotta Genova-New York fino al 1922-23, quando sarà soppiantata dai nuovi "Giulio Cesare" e "Duilio" e riassegnata nuovamente ai servizi per l'America Latina.
Resterà in tale impiego ancora per qualche anno: resa ormai obsoleta e superata dalle nuove costruzioni che via via verranno realizzate per essere adibite alla stessa linea, poco prima della sua radiazione programmata troverà una fine ingloriosa nel corso di quella che avrebbero dovuto essere la sua ultima traversata, quando affondò in pieno Atlantico il 25 ottobre 1927 al comando del capitano Simone Gulì mentre stava navigando al largo delle coste brasiliane. In realtà il piroscafo non era più ritenuto sicuro dagli addetti ai lavori né era stato ultimamente sottoposto ai necessari lavori di revisione proprio per la sua imminente radiazione: forse non avrebbe dovuto salpare per quell'ultimo viaggio ma secondo la "N.G.I." la nave era ancora in buone condizioni e godeva del suo prestigio di sempre. Nel corso della traversata si verificarono tutta una serie di incidenti tecnici che costrinsero la "Principessa Mafalda" ad alcune soste forzate durante l'itinerario fino al tragico epilogo con conseguente repentino affondamento per rottura e successivo sfilamento in mare dell'asse di un'elica e rapido allagamento della nave. Delle più di 1200 persone presenti a bordo, circa 300 persero la vita, compreso il capitano Gulì e tanti dei suoi ufficiali. Nelle sue casseforti la nave trasportava in quel viaggio sfortunato un forziere di monete d'oro, per un valore complessivo di 250.000 lire dell'epoca, destinato dal governo italiano a quello argentino quale segno di riconoscenza per l'accoglienza dei tanti emigrati italiani che ogni anno espatriavano verso lo Stato sudamericano: il prezioso carico dovrebbe ancora giacere all'interno del relitto, a più di duemila metri di profondità. Dopo questa tragedia che forse avrebbe potuto essere evitata, vi fu un'inchiesta che suscitò il giusto scalpore e la "N.G.I." venne condannata a pagare pesanti indennizzi ai familiari delle vittime.
Ai primi anni Venti risale infine la costruzione delle due unità che prenderanno il nome delle ultimogenite di Casa Savoia, e cioè

“Principessa Giovanna” e “Principessa Maria”. Costruite per il “Lloyd Sabaudo” fra 1921 e 1922 dai Cantieri Tosi di Taranto, avrebbero dovuto essere grossi piroscafi da carico da adibirsi alle rotte transoceaniche della compagnia: stazzanti più di 8500 tonnellate, lunghe 140 metri e larghe quasi 19, avevano un apparato motore costituito da due turbine molto moderne per l’epoca della potenza di 6600 cv, due eliche e velocità di crociera di 13 nodi e massima di 15. Fin dal momento del loro allestimento, però, ne venne deciso l’impiego in linea australiana per il trasporto degli emigranti: a tale scopo vennero ricavati a bordo comodi alloggi per 400 passeggeri mentre nelle cinque stive di cui ognuna unità disponeva potevano trovare posto più di 5000 tonnellate di merce. Saranno quindi impiegate sulla lunga rotta Mediterraneo-Suez-Fremantle-Melbourne e Sydney fino al 1925-26, quando il “Lloyd Sabaudo” trasferì i due piroscafi sulle rotte sudamericane verso gli scali di Brasile e Plata non prima di averli sottoposti alle opportune modifiche. Esse si concretizzeranno in una vera e propria ristrutturazione radicale, che porterà ad un ampliamento delle sovrastrutture sia verso prua che verso poppa, ad un aumento della capacità passeggeri portati a 700 di classe unica o terza, all’aggiunta di una ciminiera posticcia a poppavia onde bilanciare il nuovo profilo delle navi, che vennero opportunamente riverniciate di bianco diventando così unità passeggeri a tutti gli effetti, allineate anche nella livrea ai transatlantici maggiori che frequentavano quella rotta e che erano perlopiù bianchi a parte le debite eccezioni. Dopo tali modifiche vennero adibite al trasporto emigranti verso Brasile e Argentina trasportando anche ingenti quantità di carni refrigerate durante i viaggi di ritorno e operando in tandem coi transatlantici di lusso impegnati su tale direttrice, a cominciare dagli stessi “Conti” sempre del “Lloyd” passando poi alle prestigiose unità della “N.G.I.” quali “Duilio” e “Giulio Cesare” che saranno concorrenti fino alla fusione delle due compagnie avvenuta nel 1932.

LE DUE PRINCIPESSE SI RITAGLIAVANO UN A PROPRIA CLIENTELA

Nell’ambito di tale accorpamento, “Principessa Giovanna” e “Principessa Maria” continuarono in quest’ultimo impiego issando i colori della nuova “Italia di Navigazione”. Dalle brochures dell’epoca, si

evince come le due unità effettuassero dai cinque ai sei viaggi l'una all'anno su quella che era definita come "linea postale celere" per il Sud-America con scali a Genova, Napoli, Marsiglia, Barcellona, Las Palmas, Villa Cisneros, Recife, Salvador de Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires che raggiungevano dopo circa 25 giorni di navigazione a fronte dei 16-18 impiegati dai transatlantici maggiori quali "Conte Grande", "Augustus", "Neptunia" e "Oceania". Le due "Principesse" si ritagliarono comunque una propria clientela fatta non solo di emigranti ma anche di turisti e persone che approfittavano dei loro passaggi, più lenti ma senz'altro più economici, vissuti fra l'altro negli ambienti razionali e confortevoli che le due navi potevano mettere a loro disposizione, lontani dai lussi e dagli orpelli a volte eccessivi presenti sulle unità maggiori ma più moderni nella loro semplicità e ugualmente accoglienti.

Da tale impiego saranno distratte due volte: nel 1935-36 quando, in occasione della guerra d'Etiopia, verranno adibite al trasporto di truppe e di coloni in gran parte veneti e meridionali una volta codificata politicamente la nuova Africa Orientale Italiana, e poi nuovamente durante la guerra civile spagnola quando furono impiegate col compito di trasportare truppe e materiali vari. In tale guisa le due gemelle effettueranno una ventina di viaggi ciascuna per essere poi riassegnate alla linea del Sud-America dove resteranno fino all'entrata dell'Italia nel secondo conflitto mondiale.

La "Principessa Giovanna" sarà requisita nel novembre del 1940 dalla Regia Marina e, data la sua versatilità e capienza, verrà utilizzata sia come trasporto truppe che come nave ospedale ed uscirà dalla guerra miracolosamente a galla. Sorte fortunata che non sarà invece riservata alla "Principessa Maria" che non sopravviverà al conflitto: sorpresa dallo scoppio delle ostilità mentre si trovava all'ormeggio nel porto di Buenos Aires, dopo più di un anno di forzato disarmo verrà venduta alla "Impresa Nacional del Estado Argentina". Ribattezzata "Rio de la Plata", si perderà per incendio al largo di Acapulco-Messico nell'agosto del 1944 mentre era in navigazione fra Los Angeles e Buenaventura in Colombia: il suo relitto, sebbene recuperato, sarà poi demolito localmente dati gli ingenti danni subiti.

La "Principessa Giovanna" era invece destinata ad avere ancora una lunga storia lungo la sua scia: rientrata più o meno fortunosamente dalle operazioni che la videro presente su tutti i fronti del Mediterraneo,

più volte mitragliata e bombardata dagli aerosiluranti alleati nonostante issasse ben visibili i vessilli e i colori della Croce Rossa Internazionale, nel 1944 passò, assieme alla "Toscana" già ricordata in questa rassegna, direttamente alle dipendenze della "Royal Navy" britannica che la darà in gestione alla prestigiosa "British India Steam Navigation Company", o più brevemente "B&I", fino alla fine del 1946.
Nel corso del conflitto, sotto bandiera italiana compirà complessivamente 13 missioni come nave ospedale e altrettante come trasporto truppe per essere infine restituita alla "Società Italia" che, il 20 gennaio 1947, la ribattezzerà "San Giorgio" visto che ormai le principesse di casa reale erano passate di moda.
C'è da osservare come, al contrario, nel caso di "Conte Grande" e "Conte Biancamano", una volta ristrutturati per il loro servizio nel dopoguerra, non ne venne deciso il cambio di nome vista forse la loro grande popolarità.

LA RIPRESA DEI NOSTRI TRAFFICI OCEANICI

La "San Giorgio" ex "Principessa Giovanna" tornò sulle rotte del Sud-America e il suo contributo fu essenziale al riformarsi di quel primo nucleo di unità, in alcuni casi ormai vetuste ma pur sempre provvidenziali, che permisero la ripresa dei nostri traffici transoceanici.
Superata dalle nuove realizzazioni immesse in servizio a partire dal 1949-50 in avanti, venne poi trasferita al "Lloyd Triestino" nel 1952 e ritornò per un breve periodo in quelle acque australiane che aveva lasciato quasi trent'anni prima, nuovamente impiegata nel traffico emigratorio verso quei lontani scali "down under" in tandem, fra l'altro, con un'altra vecchia gloria, la veterana "Toscana".
Anche in questo settore di traffico arriveranno nuove navi che renderanno assolutamente obsoleta la "San Giorgio", che verrà demolita a Savona alla fine del 1953 dopo tre decenni di onorato servizio. Il suo nome verrà ripreso nel 1956 da una piccola ma significativa unità passeggeri dell' "Adriatica" e con essa se ne andò l'ultima nave che avesse issato sulle proprie fiancate il nome di un rappresentante della casa reale italiana.
Se è vero infine il detto latino "In Nomen Omen", facendo un parallelo fra le vicende di alcune di queste navi e quelle di coloro di cui presero il nome, c'è da rimarcare come la tragica fine della "Principessa Mafalda" abbia solo preceduto quella di Mafalda di Savoia deceduta nel campo di

concentramento di Buckenwald il 28 agosto del 1944, come l'affondamento di "Principe Umberto" e "Principe di Piemonte", travolti da un conflitto, trovino una similitudine nella sorte che sarebbe stata riservata allo stesso Umberto di Savoia, sopraffatto dagli eventi alla fine di un'altra guerra e come la "Principessa Giovanna" poi "San Giorgio" sia stata la più longeva di tutte, al pari della sua omonima Giovanna di Savoia che è vissuta ben 93 anni, più di tutti gli altri suoi fratelli e sorelle.

FRANCESCO PITTALUGA *Genova, 28 novembre 2019*
ingegnere aeronautico console Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale

City , port & environment

LE BUONE PRATICHE DEL PORTO ANTICO ILLUSTRATE ALLA GENOA SMART WEEK

Investimenti diretti già effettuati per un milione di euro, il futuro è green

E' stato Mauro Ferrando, presidente di Porto Antico di Genova Spa, a illustrare nella sessione "City, port & environment" della Genova Smart Week le buone pratiche messe in atto nell'area, grazie alle quali la nostra città ha conquistato un ruolo di avanguardia in Italia sui temi della sostenibilità.

L'area del Porto Antico di Genova è un'area multifunzionale dove insistono attività molto diverse tra loro: un grande centro congressi, eventi, fiere, concerti, uffici di grandi gruppi internazionali, palestra, spazi dedicati ai bambini come la Città dei Bambini e la biblioteca De Amicis, darsene per superyacht e per la piccola e media nautica, il grande Acquario, la sede della Guardia Costiera, e una serie di esercizi commerciali legati soprattutto al settore della ristorazione. "La sostenibilità ambientale, il risparmio e l'efficientamento energetico – ha sottolineato Ferrando nel suo intervento - sono parte

integrante della cultura aziendale della società e sentiamo forte la responsabilità di dare il nostro contributo al futuro di un'area nevralgica della città, ogni prossimo intervento sarà progettato e realizzato secondo questi principi". A oggi nell'area è stato investito direttamente circa un milione di euro per interventi che hanno già ottenuto risultati evidenti.
Con oltre quattro milioni di presenze all'anno, Porto Antico è uno degli esempi di riqualificazione di aree portuali di maggior successo al mondo e guarda al futuro con una serie di interventi finalizzati alla sostenibilità come;

- **l'impianto fotovoltaico sulla copertura dell'autosilos, per una superficie di 1250 mq., che dal 2016 ha prodotto 900mila Kwh;**
- **l'uso della tecnologia led per l'impianto di illuminazione dell'area dei Magazzini del Cotone e nell'autosilos, quando la sostituzione saà completata in tutta l'area si avrà un risparmio di oltre il 60% sui consumi e ulteriori risparmi sui costi di manutenzione e sostituzione;**
- **l'efficientamento degli impianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici Magazzini del Cotone, Millo e palazzina San Giobatta con nuovi impianti di supervisione per la razionalizzazione dei consumi;**
- **l'elettrificazione della banchina Molo Vecchio con una capacità di ospitare fino a 20 superyacht;**
- **5 stazioni di ricarica elettrica per auto;**
- **2 auto elettriche in servizio permanente per la vigilanza.**

Nel 2019 un'attenzione particolare è stata dedicata alla riduzione dell'impatto ambientale della plastica con il progetto Plastic Free e l'installazione dei Seabin. Il progetto per la riduzione della plastica monouso, lanciato nel maggio di quest'anno, ha dotato di distributori d'acqua alcuni esercizi commerciali e punti di ristorazione dell'area ed è stato incoraggiato l'acquisto di borracce in acciaio. L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Iren e Culligan, azienda leader nel trattamento dell'acqua. Apripista sono stati Eataly e Acquario. In un anno si prevede di ridurre il consumo di plastica di 50.000 kg, le emissioni di anidride carbonica (-95.000 kg in un anno), l'utilizzo di carburante (-70.000 kg) e la quantità di mezzi di trasporto necessari. Nello specchio acqueo davanti a Porta Siberia sono stati installati, grazie a KLM e a Grohe, due Seabin (progetto Lifegate Plasticless), cestini elettrici che raccolgono plastiche e microplastiche in mare per

un totale di circa 3 kg al giorno. Si calcola quindi che i due Seabin raccolgano in un anno oltre 1 tonnellata di rifiuti.

Nel prossimo futuro i programmi di ristrutturazione del Mandraccio prevedono una completa riqualificazione degli di produzione fluidi per il condizionamento con l'utilizzo di pannelli termici a energia solare. Inoltre l'area impianti del Porto Antico è inserita nel progetto "Eléna" del Comune di Genova per l'efficientamento energetico dell'illuminazione stradale e degli uffici ed è stata area pilota per la raccolta differenziata dell'organico con bidoni ad hoc per ogni esercizio pubblico.

Come luogo di confronto e di stimolo a una migliore conoscenza delle tematiche della sostenibilità nel 2019, Porto Antico ha ospitato:

- **"Planet vs Plastic. Un pianeta straordinario tra bellezza e abusi", una mostra fotografica (sponsorizzata da Iren) con le immagini splendide e impattanti di Randy Olson, fotografo di National Geographic;**
- **Focus Live, il festival di divulgazione scientifica organizzato da Focus dove si è discusso di ambiente, clima, ed ecosistemi;**
- **Ocean Race Summit (legato alla Ocean Race di cui Genova ospiterà "The Grande Finale" nel 2022) sul tema della salute dei mari;**
- **"Responsabili, sostenibili, cooperativi", 4^ Assemblea Nazionale dell'Associazione Nazionale Cooperative;**
- **Biosphera 2.0, esposizione di un modulo abitativo di 25 mq capace di produrre autonomamente l'energia necessaria per vivere.**

Per concludere, nell'ambito del Festival della Scienza, è stata ospitata Ford Go Electric, la campagna di promozione Ford con la presenza del primo simulatore al mondo di accelerazione di veicoli elettrici, Ford E Launch.

Ufficio stampa Porto Antico di Genova SpA
Giusi Feleppa ***gfeleppa@portoantico.it***

LIBRI, RIVISTE, EVENTI

Erga edizioni, www.erga.it un mare di nuovi titoli recentissimi. Li centellineremo nei prossimi DL NEWS.

TUTTA LA NOSTRA DIGNITA' STA NEL PENSIERO

da I Pensieri di Blaise Pascal

Nel pensiero sta la grandezza dell'uomo. L'uomo è solo una canna, la più fragile della natura; ma una canna che pensa. Non occorre che l'universo intero si armi per annientarlo; un vapore, una goccia d'acqua bastano ad ucciderlo. Ma quand'anche l' universo lo schiacciasse, l'uomo sarebbe pur sempre più nobile di quel che lo uccide, perchè sa di morire, e la superiorità che l'universo ha su di lui; mentre l' universo non ne sa nulla. Tutta la nostra dignità sta , dunque, nel pensiero. L' uomo è manifestamente nato a pensare; qui sta tutta la sua dignità e tutto il suo pregio, e tutto il suo dovere sta nel pensare rettamente.

Silvana Canevelli

UOMINI VERI

Il comandante Badano è salpato per l'ultima navigazione

Caro Decio, ho iniziato a leggere la Tua news 34 ma mi sono fermato alla prima notizia: proseguirò magari domani.
Mi sono fermato perché ho letto che il Com.te Badano è salpato per l'ultima navigazione e ciò mi rattrista molto.
Nonostante fossi congedato Sottotenente di Vascello nella nostra Marina Militare, iniziai la mia carriera mercantile come Allievo sul Colombo (avevo già fatto il cosiddetto Allievo Nautico durante due

estati sull'Agostino Fassio e sul Punta Amica) e fui assegnato alla "Diana" che era comandata dal 1° Ufficiale, il Sig. Badano.
Quel periodo mi ha lasciato un ricordo indelebile dell'Uomo e del Comandante: anche tanti simpatici aneddoti che, essendo nostri personali, non racconto.
Lasciato il mare, anni dopo, sentii parlare di Lui all'Associazione Capitani e Macchinisti di Camogli dove appresi che era in pensione e stava benissimo e me lo confermasti Tu durante un nostro incontro al Galata. Mi riproposi allora di andarlo a trovare ma i soliti impegni di lavoro che ti tolgono tutte le iniziative personali me lo hanno impedito: sai quando hai nella mente una cosa che vuoi fare, in questo caso "devo andare da Badano"- "devo andare da Badano" ed il tempo corre e non lo fai.
Mi rimane adesso il rimpianto di non averlo fatto ed il ricordo di un Uomo in gamba, brillante, simpatico ed ottimo marinaio.
Un triste saluto
Claudio Franconi

A Marco Delpino e al suo BACHERONTIUS

IL PREMIO "MILANO INTERNATIONAL" PER I 50 ANNI DI ATTIVITÀ GIORNALISTICA

Un premio "alla carriera" per i 50 anni di attività giornalistica del periodico "Bacherontius" e del suo fondatore è stato assegnato a Marco Delpino la sera di sabato 23 novembre nell'elegante Sala Barozzi di Milano.
Il Premio è il prestigioso "Milano International", organizzato dall'Associazione culturale "Pegasus" con il patrocinio della Regione Lombardia.
L'evento, giunto alla terza edizione, abbina la tradizione letteraria italiana alla modernità mitteleuropea del capoluogo meneghino, e ha visto anche quest'anno la partecipazione di autori emergenti e affermati da vari paesi del mondo.
Marco Delpino ha ricevuto il "premio alla carriera" "per una vita spesa all'insegna del giornalismo, della letteratura e della cultura in

generale anche attraverso l'organizzazione di eventi culturali di rilievo e la produzione di opere di successo".
Tra i premiati dell'edizione 2019, l'ex conduttrice televisiva e oggi affermata imprenditrice Susanna Messaggio, il tenore Luca Canonici, lo stilista Vincenzo Valentino (presidente della "Mario Valentino SpA") e Nicoletta Di Gregorio (presidente della "Fondazione Pescarabruzzo" e dell'Associazione "Eremo Dannunziano").
La serata, arricchita da esibizioni musicali, è stata condotta dall'editore Roberto Sarra e dalla showgirl Pamela Mauro.
Il Presidente onorario del Premio è il giornalista e scrittore Pier Luigi Panza, mentre l'ideatore è l'editore Roberto Sarra. Della Giuria fanno parte gli autori televisivi Aldo Dalla Vecchia e Santo Raffaele Serinelli, gli scrittori Daniela Quieti, Dianora Tinti e Roberto Lauber, i giornalisti Aurora Autieri (di Mediaset), Maria Gabriella Giovannelli, Santo Pirrotta (di TGCom24), Francesco Vecchi (conduttore di Mattino 5), i poeti Fabiano Braccini, Giusy Cafari Panico, Giuseppe Terranova e il Presidente del Comitato Diritti Umani Hafez Haidar.

Una storia vera

ASPETTANDO ILNUOVO TITANIC…

Caro Decio, n casa nostra gran parte degli interessi nel tempo libero (e piovoso) ruotano intorno al Titanic, il primo...ma anche il secondo!
Tutto nasce l'anno scorso da un bel libro con un modellino da costruire in cartone del Titanic, un po' di storia, qualche foto, qualche video e il piccolo Marco di 5 anni che sogna di riuscire un giorno a ripescare dagli abissi quanto rimasto sul fondo dell'oceano Atlantico
In questo clima il piccolissimo riccardo di 2 anni e mezzo gironzola per casa borbottando che il "Titanic è stato una grande tragedia", appena riesco a fargli un video te lo mando!
Come se non bastasse, potere infinito di internet, una sera scopriamo che un miliardario australiano ha messo in cantiere un Titanic II, bello come il primo, ma - come nota Marco con soddisfazione - con tante scialuppe quante bastano in caso di naufragio

Quindi stiamo tutti aspettando con ansia che arrivi il 2022 per poter volare a Dubai, dove pare verrà messo in acqua, e da dove partirà attraverso il Mediterraneo per raggiungere Southampton e successivamente New York...stiamo cercando di accordarci con i figli perchè si accontentino della 3 classe !! e magari potendo scendere nel Mediterraneo!
A questo punto, prese per buone le informazioni reperite in rete, aspettiamo aggiornamenti.....

Beatrice Gardini

CAMBIO ROTTA Il popolo degli amici in ogni scalo La disabiilità come non l'avete mai immaginata

Il libro di Mario Rossato e Simona Merlo, Mursia € 17, lo abbiamo Presentato nello scorso fascicolo telematico. Ce lo racconta in una forma originala la giornalista Simona Merlo , una voce sola come a teatro che parla a nome di lui Marco, velista disabile che ha percorso 1648 miglia sotto costa a sei miglia con il suo trimarano, il periplo italiano , Venezia Genova. Un libro di mare dove la sofferenza e la differenza non emergono , anzi una testimonianza viva del popolo degli amici lungo i porti senza barriera della penisola. Simona Merlo riesce a darci tanta dignità nella sua splendida scrittura che mette insieme la barca, il cane Muttley, inseparabile, gli amici, e lui Marco che sul suo trimarano di otto metri non ci fa pesare diversità perché in questo lungo raacconto di mare tutti intervengono e parlano : il mare, la barca, lo skipper, il cane , i delfini, gli amici, tutti coloro che fanno cambiare rotta a Marco; azioni, rifiuti, dolori che però ti fanno reagire e tutto quello che salta fuori da unn sequela di porti che ,come nelle fiabe si popolano , ragazzi e gente che ti aspettava riva , in molti . Questa di Marco Rossato , raccontata in modo attrativo da Simona Merlo in simbiosicon lo skipper con la sua voce/scrittura, non deve insegnarci nulla, siamo noi che da ora in poi faremo parte del popolo di Marco, navigare sotto costa è difficile e bisogna sapere, in solitaria , fare i tecnici ,fare i navigatori. (DL)

Abbiamo ripetuto la recensione e lo capirete dallo scritto qui sotto , sopratuttp perché questo libro é un inno alla dignità umana.

DALLA CARRETTA SENZA AMOR DI POLEMICA MA CON TANTA I NDIGNAZIONE

Dalla Carretta giornale degli ex allievi e docenti Nautico San Giorgio a margine dell'articolo del presidente ingegner Francesco Boero, pu blichiamo la risposta a quanto scritto nell'articolo sopra Cambio Rotta dove il protagonista è un disabkle campkone velista e la sua rotta nel periplo italiano Venezie- Genova con il suo trimarano di 8 metro e il cane Smuttly che raccoglie una irradiante forza d'animo e di professionalitò

IL PRESIDE PAOLO FASCE PREMIA SIMONE SABA CON ANGELA PASTORINO SUL MARCIAPIEDE DI PALAZZO SAN GIORGIO

Nota ex articolo di F. Boero su Premio San Giorgio ai migliori diplomati .

Sono stati molto apprezzati gli interventi degli allievi di quinta Elena Ferrari e Manuel Arenzani. Hanno esposto con sicurezza ed eccellente dizione le loro esperienze di alternanza scuola-lavoro. Purtroppo, ha stupito e contrariato il dover ricorrere ad una inedita premiazione a causa dell'impossibilità del premiando di raggiungere la stupenda e storica Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio. E' accaduto che all'allievo Simone Saba, uno dei migliori diplomati del 5° anno, indirizzo "Logistica", intestato ad Aldo Marletta che ha frequentato il Nautico in carrozzina ed ha raggiunto il traguardo del diploma con gioia e grande sacrificio (e noi sappiamo bene cosa significhi), è stata negata la felicità di esser premiato davanti a tutti i convenuti al

Premio in quanto nel Palazzo San Giorgio mancano opportuni impianti di trasporto di persone inabili.
La zia Angela,(giò preside) dopo aver presentato Simone e aver lodato il comportamento dei suoi compagni (la presenza in classe del ragazzo li ha resi più coscienti della realtà della vita), si è assentata dalla sala, ha raggiunto il Saba a piano strada e lo ha premiato; la ringraziamo perché ha dimostrato, se mai ce ne fosse stato bisogno, elevata sensibilità e amore verso i suoi studenti. Chiediamo scusa a Simone ed alla sua famiglia per il contrattempo e speriamo di poterci scusare di persona durante una delle nostre prossime iniziative. Però, sono allibito dal fatto che si continua a parlare di "vocazione turistica" della nostra Città senza accorgersi che in un palazzo monumentale genovese, visitato da turisti di tutto il mondo (quel giorno era in programma una visita promossa dal FAI), non sono ancora state abbattute le barriere architettoniche.

USUCRAZIA SVELATA , disporre dei nostri soldi

Un importante libro della Gingko Edizioni denuncia il pericolo che sta correndo il diritto che abbiamo di disporre liberamente dei nostri soldi

E' appena arrivato in libreria il nuovo libro di Cosimo Massaro «*Usurocrazia svelata*», stampato dalla Gingko Edizioni, la nuova e battagliera casa editrice di Verona creata a diretta da Angelo Paratico. Un rapido sguardo alla copertina ci fa capire quale è l'obiettivo di Massaro, scrittore ed esperto di politiche monetarie. Accanto al titolo, leggiamo infatti le seguenti frasi: «*Signoraggio bancario*» e «*Attacco alla civiltà cristiana*».
Da mesi, ormai, si continuano a leggere i folli propositi di chi ritiene di avere diritto di emanare leggi senza poter più contare sull'appoggio della maggioranza della popolazione. «

Finalmente qualcosa si muove per contrastare il progetto dittatoriale dei neocolonizzatori che stanno impadronendosi delle leve del potere con l'obiettivo di trasformare la democrazia in bancocrazia. «*Il Nuovo*

***Arengario*», che da sempre combatte il signoraggio bancario e denuncia il vergognoso e folle progetto di impedire ai cittadini di usare i propri soldi come meglio credono, non si sente più solo, in questa difficile e impegnativa battaglia**

Tobia Costagliola

LA VETRINA MUMA MUSEI DEL MARE: I PROGRAMMI LE REALIZZAZIONI

Da martedì 19 novembre al Galata Museo del Mare sarà visibile una nuova sezione dedicata all'evoluzione della marina mercantile, dal dopoguerra ad oggi. Al 4 piano del Museo, dopo la sezione "Andrea Doria, la nave più bella del mondo", i visitatori del Galata potranno scoprire come è cambiato il panorama portuale contemporaneoattraverso il nuovo allestimento realizzato dal Mu.MA grazie all'Associazione Promotori Musei del Mare onlus. La vetrina è dedicata in particolare a quattro attori protagonisti del mondo dello shipping: Coeclerici, d'Amico Società di Navigazione, Famiglia Marsano e Rimorchiatori Riuniti che hanno permesso di ricostruire questa evoluzione storica e di vedere le diverse tipologie di navi mercantili. La vetrina, parte del percorso museale, sarà visibile tutti i giorni da martedì a venerdì dalle 10 alle 18; sabato, domenica e festivi dalle 10 alle 19.30.

WISTA ITALY, NUOVO DIRETTIVO PER LE DONNE DEL SETTORE MARITTIMO:

"TUTTE INSIEME PER VALORIZZARE I TALENTI FEMMINILI"

La nuova presidente è Paola Tongiani, dottore commercialista revisore e consulente aziendale. Volti noti e new entry, l'obiettivo è abbattere le differenze di genere ma non solo

Giovani, donne, ambiziose. Con un obiettivo dichiarato: valorizzare i talenti femminili e abbattere le differenze di genere che ancora insistono nel settore marittimo e all'interno delle compagnie armatoriali. Sono le protagoniste del nuovo consiglio direttivo di Wista Italy, l'associazione composta da oltre 60 socie imprenditrici del settore marittimo e libere professioniste che operano in compagnie armatoriali, nella cantieristica, in agenzie marittime, in imprese di logistica, nel settore shipping e nella nautica da diporto, consulenti in tema di sicurezza marittima.

Il nuovo board è stato eletto dall'Assemblea annuale che si è svolta a Genova lo scorso sabato 16 novembre nella sede della PL Ferrari e resterà in carica due anni con l'obiettivo di coinvolgere sempre più socie in tutta Italia, per creare una vera e propria rete che colleghi idealmente tutte le professioniste marittime.

La nuova presidente, che succede a Daniela Aresu, è Paola Tongiani, dottore commercialista revisore e consulente aziendale, svolge l'attività di consulenza nel campo societario fiscale, aziendale e finanziario, con particolare riguardo al settore marittimo cantieristico/armatoriale.

La vicepresidenza è assegnata a Costanza Musso, cavaliere del lavoro, amministratrice delegata di "M.A. Grendi dal 1828", con il quale porta avanti un programma di apertura agli istituti nautici e un progetto di apertura dei terminal portuale per raccontare la vita e il lavoro all'interno del porto ai bambini delle classi elementari.

Tesoriere è stata eletta Gabriella Reccia, avvocato partenopeo, general counsel di Nova Marine Carriers (Romeo/Duferco), gruppo armatoriale con sede in Lugano, attivo nel settore delle portarinfuse con una flotta di oltre 70 unità tra navi di proprietà ed in gestione, e tra i primi al mondo per flotta di navi cementiere.

Il ruolo di contact person è affidato a Barbara Pozzolo, avvocato cassazionista e mediatore, esperta in Diritto dei Trasporti, consigliere di amministrazione di Aeroporto di Genova SpA. Tra le new entry nel consiglio direttivo il nome di Mariaceleste Lauro, delegata da Wista Italy alle relazioni esterne. Giovane amministratrice delegata di Alilauro Spa, azienda armatoriale del golfo di Napoli, incarna la terza generazione della famiglia Lauro interpretando con entusiasmo e competenza il suo ruolo apicale, già tradotto nell'aumento del

fatturato di circa due milioni e in un consistente ringiovanimento dell'organico aziendale.
Sono stati inoltre eletti probiviri Michela Fucile, Monica Bertacca e Alberta Frondoni.
Il nuovo consiglio direttivo, che è già al lavoro, porterà avanti la mission di Wista Italy, a cominciare dalla promozione dello scambio di best practice tra le socie, dalla formazione professionale, dalla valorizzazione del talento femminile, dalla collaborazione con le altre associazioni e istituzioni per promuovere l'industria marittima. Ma l'obiettivo fondamentale sarà soprattutto incoraggiare e sostenere una significativa presenza delle donne negli organi decisionali nel privato e nel pubblico.

NON POTEVA MANCARE UNA FAVOLA

'' Un dono speciale per BABBO NATALE"

Attanagliati come siamo in questo nostro quotidiano da notizie terribili, da nuove paure, figlie comunque di vecchi mostri che ci aspettavamo fossero stati vinti e definitivamente debellati, con il coraggio di chi vuole dimenticare per sopravvivere almeno solo un po', decentemente, se possibile, dicevo con la forza e l'impegno di chi vuole reagire e proseguire il cammino, (per quanto aspro o impervio possa essere), ci accingiamo a farci coinvolgere dall'atmosfera natalizia ormai tanto vicina, nella speranza di riscoprirci ancora un po' bambini nonostante tutto. Ed è in nome di ciò che voglio dedicare a tutti voi, compagni e amici di ventura di questa strana nave, un momento diverso dal solito- una ''favola". Sì perché, sebbene siamo tutti adulti, niente ci impedisce di sognare. Ognuno di voi, come me, del resto, avrà dei bimbi, dei nipotini, del figli... Allora se a voi dovesse sembrare troppo scontata, raccontatela a loro.

Questa favola è stata portata in teatro sotto forma di" Musical" dal "Magic Maddle Ballet" della ballerina Mariljna Jacono di Piano di Sorrento.

'' Un dono speciale per BABBO NATALE" di Anna Bartiromo

Faceva molto freddo e la neve cadeva a fiotti da un cielo plumbeo ed uggioso, trasformando l'habitat in un vero paesaggio fantastico dove gli alberi, tutt'intorno, creavano una fantasmagoria di immagini e di strane figure. Si avvicinava il Natale e dovunque fervevano i preparativi per celebrare una festa così importante.
Nella terra di SANTA CLAUS, lassù, nella lontana Finlandia, BABBO NATALE tirò fuori dal suo scrigno uno speciale corno di avorio, dono di un lontano discendente di un popolo Celtico e ne fece risuonare le note imponenti da un capo all'altro dei boschi e delle valli richiamando a se elfi, gnomi e folletti,tutti insieme per l'occasione, affinché lo aiutassero a smistare la posta; ovvero a leggere le letterine di tutti i bimbi del mondo, a preparare i doni con ordine a seconda delle richieste, ad impacchettarli con carte e nastri colorati sì da esaudire al meglio i loro desideri.
La sua grade casa di legno dal tetto di tegole rosse e con finestre verdi aveva, in alto, un grosso camino, da cui fuoriusciva un fumo allegro e vivace che illuminava la notte e spandeva tutt'intorno un gradevole calore che, non solo riscaldava un po' l'aria ma trascinava lassù, in alto, con le sue faville, anche l'essenza di tutti gli innocenti ed innumerevoli desideri dei bimbi contenuti nei bigliettini che, una volta letti, venivano bruciati.
Intanto i nanetti dei boschi, suoi amici di sempre, che con lui dimoravano tutto l'anno, si stavano dando davvero un gran da fare. Chi rimetteva apposto gli zoccoli delle renne, chi lucidava le loro corna, alcuni si preoccupavano di lisciarle, altri le procuravano erba e licheni (sebbene da sole ci riescano benissimo usando le loro pesanti corna con cui scavano nel terreno), aggiungendovi qualche piccola

pillola energetica per tirarle su e assicurarsi così che non si addormentassero lungo il tragitto; chi, infine, pensava a rendere la slitta più efficiente e sicura, a sostituire i sedili con altri più nuovi e più comodi e chi, poi, addobbava loro i campanellini nuovi, tutti d'oro lucente, dal tintinnio forte e squillante.
Intanto il troppo freddo e la neve incessante avevano quasi gelato le strade, imbiancato ogni cosa, mentre gli alberi sembravano fantocci da cui pendevano aghi sottili di stalattiti trasparenti.

****

...E venne la notte della vigilia.

Babbo Natale scese nel cortile della sua casa avita e andò ad assicurarsi che tutte le renne, dieci per l'esattezza, fossero in forma e pronte per il lungo viaggio che stavano per affrontare, volando veloci e silenziose al di sopra di paesi e città.
Quindi le bardò con qualche leggera mantellina di lana rossa lavorata in oro e le assicurò alla slitta.
Purtroppo però, nel legarle, notò che due di loro, (Daiska e Rhany), apparivano un po' più deboli delle loro compagne – ma non era debolezza –; in realtà erano ormai solo più vecchie. Santa Claus ne fu molto dispiaciuto ma sapeva che con meno non ce l'avrebbe fatta, così decise di farle volare solo per l'ultima volta.
Preoccupati Elfi e Folletti decisero però che, alcuni di loro, lo avrebbero accompagnato quella notte per tenergli compagnia.
Caricarono così la slitta di pacchi e pacchetti, sacchetti di leccornie e di dolciumi, di pupazzetti, cavallucci e bambole e saltarono e bordo con lui.
Faceva davvero un gran freddo ed un vento gelido investiva la slitta di fiocchi di neve sebbene, fra una nube e l'altra, ora faceva capolino una pallida luna, mentre l'aria diffondeva ovunque quel meraviglioso tintinnio dei campanellini d'oro che annunciavano il suo passaggio.
Dopo una corsa lunga e frenetica al di sopra dei tetti, dei grattacieli, dei laghi, dei monti e delle valli durante la quale, aiutato dai folletti, era riuscito a sistemare, attraverso i camini, tutti i giocattoli e gli altri doni richiesti, Santa Claus si ritirò nella sua confortevole dimora, stanco ma soddisfatto di aver regalato, ancora una volta, un po' di gioia a tanti bimbi del mondo, indifferentemente ricchi o poveri.

Ma, alcuni di essi, di Paesi diversi, messisi in contatto l'un l'altro, grazie alle nuove tecnologie, convennero che era giunto il momento di dover essere loro a fare un regalo a Babbo Natale.
Così si radunarono tutti, (due per ogni Etnia senza pregiudizi di colore o Religione), in un luogo stabilito, ben coperti ed incappucciati a causa del freddo, per decidere su cosa portargli in dono e come arrivarci prima del sorgere del giorno sicché fosse una sorpresa anche per Lui.
Ma presto si accorsero che non era un'impresa facile.
Mentre erano così soprappensiero, ecco apparire loro, con un inatteso tocco di magia, la "Fata dei boschi", signora e regina di Elfi, Gnomi e Folletti, informata al riguardo proprio da questi ultimi, instancabili vagabondi ficcanaso, sempre in giro un po' ovunque, sull'intenzione dei bimbi.
"Floralia*" aveva il capo cinto da una ghirlanda di verbene viola e gelsomini gialli, indossava un ampio abito di latifoglie su cui spiccavano gemme di bacche rosse ed ai piedi, delle morbide scarpine di seta ingioiellate di piccole ninfee.
Stupiti i bimbi la guardarono meravigliati.
- So cosa volete – disse loro con dolcezza ed io vi darò il mio aiuto. Gli regalerete due giovani renne da sostituire a Daiska e Rhany che sono ormai troppo vecchie per continuare a volare ed un abito tutto nuovo per se.
I bimbi la guardarono ancora increduli. – Come faremo con le renne ad arrivare in tempo da lui e chi porterà le renne?
- Penserò a tutto io, non preoccupatevi, ma dovrete fidarvi di me.
Ciò detto, alzò gli occhi verso la luna, che ora sbirciava un po' attraverso il freddo cielo, catturò alcuni dei suoi raggi d'argento, li trasformò in solide corde lucenti, li intrecciò a mo' di ampia e comoda cesta e vi fece salire i fanciulli. Ad una condizione però che, fino all'arrivo, avrebbero assolutamente dovuto tenere gli occhi chiusi altrimenti la magia non avrebbe funzionato.
I fanciulli promisero. Quanto alle renne le avrebbero già trovate lì, ben coperte da un mantello bianco e con dei nastri di seta rossa legati alle corna.
- Ora, aggiunse, grazie alla mia magia, comanderò al vento di portarvi da Babbo Natale.
- Ed ecco che subito un vento impetuoso li trascinò via, lontano, lontano, fra turbinii di neve, fino alla casa di Santa Claus.

Una volta giunti, scesero dalla cesta e cominciarono a chiamarlo a gran voce.
Sebbene stanco per la fatica notturna e mezzo addormentato, Santa Claus scese e aprì la porta.
- Cosa ci fate qui –, disse loro alquanto sorpreso.
- Siamo venuti per te, risposero, per ringraziarti di ciò che fai da sempre per noi e ti abbiamo portato un dono perché non è giusto che tu non ne abbia nessuno. Ma, visto che non sapevamo cosa avresti gradito, la fata dei boschi ci ha aiutato così eccoti due giovani renne che potrai sostituire a quelle troppo anziane ed un nuovo abito rosso fiammante per te.
Tuttavia dovrai prometterci una cosa, che non ci lascerai mai e che continuerai a distribuire doni tutti gli anni ed a regalarci tanta gioia.
Babbo Natale, commosso, promise, li abbracciò e rispose: – Non preoccupatevi, finché al mondo ci sarà anche un solo bambino che crederà in me e mi vorrà bene, Io ci sarò, poiché io vivo solo del vostro amore.
****Questa favola è stata portata in teatro sotto forma di "Musical" dal "Magic Maddle Ballet" della ballerina Mariljna Jacono di Piano di Sorrento.***

ANNA BARTIROMO

LE NOTE DI CARLA MANGINI

"POVERA GIUSTIZIA"

Ciò che segue è tratto da un articolo comparso su "La tua Parrocchia" bollettino edito dal Parroco di un piccolo paese delle Langhe.
Titolo"POVERA GIUSTIZIA"

“E’ passata di moda (la giustizia n.d.r.) mentre sono all’ordine del giorno le rapine, gli scippi, i sequestri di persona, gli assegni a vuoto, le sofisticazioni, le evasioni fiscali calcolate in un solo anno miliardi e miliardii come le evasioni IVA. Vogliamo fare qualche esempio dei più clamorosi? Non abbiamo che da scegliere nella torbida pattumiera di ogni giorno. Trenta milioni per festeggiare la figliola che fa la prima comunione, con settecento coperti al pranzo d’occasione. Poi nella dichiarazione dei redditi denuncia tre milioni, poi undici, poi venti. La notizia non viene dalla cronaca di sinistra, ma dal giornale cattolico “ITALIA CARITAS” dell’aprile del 1977. E’ noto a tutti: giornali e TV ne hanno parlato a lungo: ad Avellino i pensionati di invalidità sono 90.000 i lavoratori sono 100.000, ma anche in Piemonte nella Provincia Grande (Cuneo n.d.r.)… Raccomandazioni per vincere un concorso, per entrare in fabbrica, per vincere la causa, anche per un buon matrimonio … Così si danneggiano i più deboli che non hanno conoscenze od appoggi. Ho letto che questa è mafia bella e buona: è cercare l’appoggio di un padrino. Il Cardinale Michele Pellegrino, arcivescovo di Torino, proibiva ai parroci di scrivere alla FIAT per raccomandare persone: la vedeva lunga…”
Il bollettino è del 1978
C.M.

fine