

DL NEWS speciale economia cultura attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 19 ottobre 2017

Nell'interno appuntamenti ed eventi

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

Questo viaggio della nostra “ carretta telematica “ lo dedichiamo a un libro, anzi un volume, che abbiamo avuto modo di leggere in questi giorni e riguarda un personaggio del mare e dell'industria , Giovanni Novi, la sua autobiografia insieme alla storia dello shipping dagli anni '60 ad oggi.

SHIPPING & TRADING

I racconti di un broker

di Giovanni Novi

Tormena editore , formato 23 X 32 , 152 pagine di alta grammatura rilegate in filo refe .

Il libro sarà nelle librerie dal 22 in poi. Però sul sito "tormena.it" si può ordinare sia la versione italiana che quella inglese.

Il prezzo di vendita è di 45 euro a copia e il ricavato della vendita, dedotti i soli costi di stampa, sarà devoluto all' Associazione Fa.Di.Vi. e Oltre Onlus, grazie al cui impegno la residenza per disabili intitolata a Nucci Novi Ceppellini è nata nel 2009 .

Copertina illustrata da un dipinto di Domenico Gavarrone (1821-1874), il Brig *Sunium Scarborough, Geo P. Stalker Master entering the Port of Genoa 1857.*

Seconda e terza copertina con la rappresentazione morfologica satellitare della Liguria da Arenzano a Portofino.

Indice delle persone, società, enti (600), indice delle navi, velieri e yacht (150), 100 illustrazioni fotografiche.

Ai giovani

“ Ho deciso di scrivere questo libro per i miei nipoti, che sanno poco della mia attività professionale . E poi scrivo per tutti i giovani che vogliono entrare nel mondo dello shipping o del trading internazionale “ scrive Giovanni Novi nel capitolo l'esordio e conclude la sua storia con una pagina dedicata “ Ai giovani”, in particolare ai suoi figli , che tramandano l'attività del padre, e conclude:

“Come ho detto all'inizio questo libro di esperienze sullo shipping e sul trading internazionale è dedicato anche ai giovani soprattutto a quelli che hanno voglia di lavorare con passione”.

Come si leggono certi libri speciali

I libri sulla marineria si dividono in storici e memorialistici, autobiografie e analisi economiche , ma recentemente alcuni titoli hanno aperto il mondo rimasto appartato per molti anni sia degli armatori sia dei brokers per motivi che si presume siano di riserbo e di privacy negli affari . Tra quelli che ho letto cito Dynasties of the Sea e The Shipping Man pubblicati negli States tra il 2010 e il 2012. Altri libri recenti riguardano la dinastia dei Costa , Il cuore in porto di Bruno Musso autobiografia della famiglia ma anche tanto shipping , e poi i Ravano; nel passato era uscito un volume sui Messina. Ottimi libri rievocativi sono stati scritti da Pro Schiaffino e da tanti capitani che si sono scoperti scrittori di talento. Inoltre alcuni brokers hanno scritto testi tecnici allargando il panorama dell'editoria marittima e anche docenti universitari di economia, broker e sociologi con le loro pubblicazioni hanno stimolato il dibattito sulle infrastrutture e trasporti .

Nonostante tutto questo, il mondo dello shipping, trading , porti e logistica rimane ai margini della pubblica opinione, la gente non conosce a fondo una industria che muove il 90% dell'economia globale.

Quando ebbi tra le mani il libro di Giovanni Novi, Shipping & Trading, I racconti di un broker mi complimentai con l'autore per due ragioni: l'impostazione redazionale come un grande libro di poesia , avrebbe detto Vittorio G.Rossi, e lo stile pacato e signorile che riflette i sentimenti di un uomo invitto nel corso della sua vita.

Navigando tra le pagine

Di questo suo libro Giovanni Novi mi chiese qualche giorno fa se avevo qualche critica da fare , risposi:

Critica ? Si, è stato troppo tenero ; ma come tutti le testimonianze importanti che parlano di uomini valorosi nel loro campo professionale va letto e riletto; lo sto facendo, scopro che il testo ha la freschezza della parola , la sua, frasi brevi come sonetti della poesia medievale. Senza mai nascondersi dietro spiegazioni tanto care ai mestieranti del parlare parole. Lei, caro Novi a volte sembra quasi ingenuo nel suo entusiasmo , nella sua meraviglia di scoprire quanto è attorcigliato l'animo umano; quello che lei dice proviene dal lavoro che ha temprato il suo carattere aperto a tutte le sfide e nei rapporti umani e professionali; a volte si fida di personaggi che... , ma chi conosce la storia del porto e dello shipping sa fare distinzioni e luce.

Shipping & Trading provocherà qualche orticaria in molte persone.

Continuo comunque a " navigare " tra le sue pagine...

Quelli della vela e la battaglia in tribunale

E questo “ navigare “ mi ricollega al rapporto che ho avuto con uomini eccellenti dello sport. C'è una sottile linea che ci distingue con il loro modo di trattare i problemi e le persone; apparentemente sembrano superficiali , i problemi sembra che li sottovalutino, una leggerezza che si trasforma in un impegno totale, direi carnale, quando entrano fino all'estremo psico fisico nell'agonismo ; e le loro energie che poi traducono nella vita civile diventano forza e abilità.

Questo libro Novi avrebbe potuto intitolarlo *La grande arrabbiatura* per una vicenda giudiziaria, che nasce e si alimenta quando diventa Presidente dell'Autorità Portuale, ma che ha spezzato una vita, quella di sua moglie , e costretto lui e la famiglia a una lunga battaglia legale, una procedura in Italia con molti precedenti, purtroppo.

Dopo sei anni e cinque mesi Giovanni Novi viene assolto il marzo 2014 da tutte le imputazioni perchè il fatto non sussiste, fino all'ultima accusa caduta nel nulla.

Conosco Giovanni Novi da molti anni. Una volta gli avevo esposto alcune mie idee e lui, sempre disponibile alle cose nuove, mi ha invitato allo Yacht Club . Gli ho spiegato che volevo fare in quella sede, tra la mia rivista di allora (TTM) e gli uomini più in vista dello shipping , un appuntamento fisso per fare il punto sul porto, sulle navi, sui problemi dello shipping. Non se ne fece niente, per colpa mia, perchè l'idea piacque a Novi, ma io dovevo impegnarmi troppo a intrecciare relazioni , prendere appuntamenti, mettere insieme questo think thank per dare la parola ai big dei traffici marittimi.

Novi è una persona poliedrica, dall'agonismo della vela al duro ma appassionante lavoro di broker fino all'impegno sociale. Talvolta le ciambelle non riescono col...buco, scrive nel libro.

Questo suo racconto lungo inizia negli anni sessanta , la prima parte è anche pedagogica con richiami alla sua formazione scolastica e suggerisce ai giovani (questo è un leitmotiv) di scegliere bene l'indirizzo dei loro studi che potranno giovargli nel futuro lavoro. Il lavoro è sempre duro, ma se piace è un'altra cosa e Novi ha ripetuto spesso questo concetto in molte sue conferenze.

Il suo racconto è simmetrico al suo carattere , espone con la semplicità di chi sa, con la levità della penna scrive dei suoi trascorsi professionali e il racconto si tinge di calore familiare con foto di persone e navi , di due famiglie che fanno un asse formidabile , Burke e Novi.

I Burke e l'Irlanda del Nord

Originari dell'Irlanda , i Burke, dalla Lombardia i Novi, confluiscano in Italia , a Genova, ma anche a Napoli con compiti diversi riconducibili alle attività industriali e marittime, un abbraccio che dura, tranne qualche uscita, tuttora. Perchè Genova ? Questa città , che meriterebbe l'intestazione di città capitale, se non altro perchè lo era nei secoli scorsi, dopo Londra è il riferimento dello shipping internazionale (allora e ancora oggi per i puristi si dice marineria) . Questo è l'ambiente in cui si muovono i Burke e i Novi con le loro famiglie. Una sfida di uomini e navi sulle rotte dello sviluppo tecnico navale, cisterne e rinfuse, alternando le fortune con le guerre che scompigliano la geografia e il mercato dei noli, con alti e bassi da far tremare la storia.

Vittorio G. Rossi scriveva , a proposito della storia, “ *come si fa a spiegare la storia, se si crede che la storia la fa l'uomo, e non si sa chi è l'uomo ?* “

Nel libro di Giovanni Novi ci sono gli uomini che rispondono alla storia e al mondo , Europa, Americhe, Medio Oriente, Asia. Novi ha voluto raccogliere in un contesto grafico di effetto anche didattico carte e schemi , fotografie e...tante navi. Un uomo d'azione dunque ? Insieme al fratello Franco ingegnere, Giovanni è laureato in Economia, e insieme ai Burke , fermano l'immagine fotografica su questo palcoscenico , affari fatti, navi cotruite, noli alle stelle e noli bassi.

Un team che è un motore di idee, di innovazione, che Novi racconta senza enfasi, , come è nel suo stile, come una regata vinta e poi l'equipaggio torna all'ormeggio e rassetta la barca .

Ma veniamo ai Burke.

Comincia con la fotografia a tutta pagina di sir John Burke (1850-1922) in divisa militare e medagliere; personaggio importante in Irlanda del Nord la cui attività si esercitava nelle agenzie marittime, era anche Console generale del Regno d'Italia a Belfast. Sir John ha avuto dodici figli , parlava e scriveva bene l'italiano ; nel 1900 il figlio Edmund è a Genova e sposa Giuseppina Castagneto di Rapallo, nasce una società Burke e Cappellino. Un percorso tra due guerre che prelude poi al sodalizio con i Novi.

I Novi provengono invece dalla provincia di Como , forse fin dal 1500, industriali del marmo dal 1872 si trasferiscono a Genova , tengono rapporti con l'estero . Il bisnonno acquista anche due navi per questa tipologia di trasporto, il marmo di Carrara ; lascia la ditta nel 1921 al figlio Tonino , padre di Giovanni Novi. Tonino si laurea in ingegneria , si trasferisce a Napoli dove segue le riparazioni navali fino al 1967 con la moglie Ina donna dinamica e sportiva.

Giovanni esordisce nella carriera dopo gli studi a Londra, il praticantato d'obbligo per questa professione, e dal 1961 con Enrico Burke, in un mercato dei noli depresso (i famosi cicli che sopravvivono ancora oggi) , si affaccia all'estero, segue e subisce tutte le conseguenze del mondo geopolitico , come quando, dal 1967 al 1975 dopo la guerra con Israele, l'Egitto chiude il canale di Suez. Una via di comunicazione che trasformerà navi e traffici.

Nel racconto Novi passa in rassegna tanti armatori come Lauro, Ravano, Fassio,, Lolli Ghetti, Rosina e altri industriali e inoltre aziende legate al mare. Nel buono e nel cattivo tempo come tutte le attività imprenditoriali . Novi traccia il profilo di tanti uomini con poche parole semplici , precise , alle volte con sentimento su persone e aziende. Il libro è una miniera di testimonianze. Dal 1971 fino alla fine è durato il suo rapporto con Achille Lauro (*secondo le nostre fonti il Comandante parlava solo con lui*) .

Burke& Novi non è solo una società di brokeraggio , investe anche nelle navi attraverso l'acquisto di “ carati” , e diventa Burke & Novi Trading, completando il ciclo trasportistico .

La società cambia nell'evoluzione degli anni il metodo di lavoro del mediatore e tra armatore e noleggiatore.

L'informatizzazione delle comunicazioni è una svolta nei rapporti di lavoro con i clienti sparsi nel...mondo , dalle telescriventi all'online in tempo reale, il lavoro è forse più frenetico , ma la conoscenza diretta, il faccia a faccia è sempre valido nei rapporti umani e professionali per fare buoni affari.

Novi ricorda la Borsa Merci di Genova, mentre la Borsa dello shipping prosegue all'estero come la Baltic Exchange.

La presidenza dell'Autorità Portuale

La navigazione del racconto prosegue e si avvicina al porto, il porto di Genova. Giovanni Novi il 6 febbraio 2004 viene nominato Presidente dell'Autorità Portuale accolto da un coro di consensi . Finalmente una persona che se ne intende di traffici e di trasporti , un tecnico di alto livello internazionale conosciuto non solo nello shipping ma anche l'uomo che aveva portato per la prima volta le Tall Ships (i grandi velieri) a Genova in occasione delle Colombiane.

Novi racconta sempre con la levità di chi assume un compito appassionante come organizza la macchina burocratica- questa nostra malattia endemica - di Palazzo San Giorgio e il funzionamento ottimale dei moli. E forse qui si scontra probabilmente con tutte le lobbies , le incrostazioni e le rendite di posizione e ... dei padroni dei moli o di quello che credono di essere.

Nel mollare i cavi delle navi dalle banchine- tanto per usare una metafora - per accelerare i movimenti delle unità commerciali , Novi applica il suo metodo di lavoro . Sciogliere i nodi dei terminali che si aggrovigliano tra aspiranti

concessionari e reali detentori dei diritti , accelerare i progetti rimasti indietro tra preparazione di atti e bandi, (i soldi arrivano, molti non sono spesi) , stabilire un ruolo dignitoso con la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie (Paride Batini è un amico) , rivede la possibilità di realizzare il Waterfront di Renzo Piano (a questo progetto Novi tiene molto), gettare un ponte di collaborazione con le istituzioni .

Il neo Presidente si mette al lavoro come ha fatto tutta la vita.

Il lungo racconto è illustrato con belle immagini , una finestra aperta .

Si dà per scontato nei brevi commenti e nelle didascalie che il lettore conosca questo mondo delle risacche portuali tra i moli ai confini con la città urbana , che invece non sa quasi nulla di questa realtà, vede davanti navi in movimento o in rada , contenitori, passeggeri, traghetti, cisterne, riparazioni navali.

L'opinione pubblica , cioè il cittadino comune, il magistrato, il professore, l'impiegato pensa che questo mondo è un mondo di settore, che non gli appartiene.

Ma , un uomo che vuole fare e che sa fare, non poteva non suscitare la reazione di altri che, come i grossi granchi in Darsena (*li ho visti fino al 1985*), hanno cominciato a muoversi con intenzioni malevoli verso Palazzo San Giorgio, come nei gialli di Sandro Stefani o di Guido Barbazza , preoccupati che questo Presidente anomalo per Genova , potesse veramente scalfire i loro interessi e i loro progetti.

Novi fa i nomi di questi “ scontenti “ che hanno già in pectore il successore a Palazzo San Giorgio.

L'epilogo poliziesco da repubblica sudamericana

Tutto succederà il 4 febbraio 2008 con il clamoroso “ prelievo” a casa sua, una messinscena voluta alla presenza di stampa e fotografi, da parte della Guardia di Finanza , un arresto da classico poliziesco disposto da un magistrato, che poi, nel corso dell'iter processuale, si è comportato in modo parziale, con capi di imputazione che hanno sorpreso tutta la città che conosceva e stimava l'uomo e la sua attività professionale e sociale, insieme alla moglie Nucci , donna di eccezionale sensibilità e compagna ispiratrice di regate e di iniziative benefiche. Il 15 febbraio la moglie Nucci, già malata ma sempre attiva, era assessore regionale, si spense in questa atmosfera incredibile. I figli scrissero un comunicato stampa “*che solo a rileggerlo mi commuove*” scrive Novi , firmato da Antonio, Andrea, Alessandro e Cristina.

Il libro lo riporta integrale , un testo straziante ma terribilmente sincero.

In quella circostanza forse è l'unica volta che Novi si lascia andare, e maledice i firmatari della notifica di arresto...

“ *Non capirò mai il motivo di tanto odio nei miei confronti* “ conclude

Giovanni Novi.

Anche Paride Batini coinvolto nell'iter processuale come coimputato insieme a Sergio Maria Carbone (tutti assolti) morì nel 2009 .

Giovanni Novi nella parte finale del volume racconta con dovizia di immagini la attività velica, le sue regate con Chaplin la sua imbarcazione che poi dona alla Marina Militare, fonda la Sail Training Asspociation-Italia con nave Italia che porta tanti giovani non abili alle regate e ai viaggi intorno al mondo sostenuti dalla Marina Militare.

Scrivo: “ grazie alla vela incontrai più capi di Stato di un ministro degli esteri”.
Nel 1995 fu nominato Cavaliere del Lavoro.

Un uomo internazionale, presidente dal 1987 al 1997 dello Yacht Club italiano,
Nel 1992 fece venire a Genova i grandi velieri , le Tall Ships per la Columbus Race.

Ma Giovanni Novi con questo suo lungo racconto è solo all'inizio di altre navigazioni.

Decio Lucano

Osservatorio sui porti italiani

“il futuro della città dipende anche e soprattutto dai risultati che il porto raggiungerà”... (una considerazione valida per tutti gli scali)

di **Tobia Costagliola**

RAVENNA .Caro Decio, sono circa due anni, , che scriviamo sul tuo foglio “di tutto e di più” sui porti italiani e sulla loro riorganizzazione. Abbiamo analizzato l’intera situazione nel suo complesso ma spesso ci siamo soffermati, anche a più riprese, solo su alcuni porti inclusi nei nuovi 15 sistemi di autorità portuale. Abbiamo avuto l’occasione di seguire l’iter lungo e difficoltoso delle nomine dei presidenti e dei comitati, è ancora vivo l’eco delle enfatiche dichiarazioni e dei programmi prontamente enunciati dai neopresidenti sotto lo sguardo vigile ed ansioso del ministro Delrio. Personalmente sono forse entrato fin troppo nei dettagli di alcune realtà portuali col risultato di annoiare i lettori con le mie lunghe dissertazioni che, tuttavia, non rispecchiavano soltanto mie personali opinioni ma situazioni di fatto che rivelavano quanto “malato” e “sofferente” fosse non solo il singolo porto ma tutto il sistema. Abbiamo infatti visto come, troppo spesso, i problemi riscontrati nella portualità italiana, pur nella variegata posizione geografica e logistica, avessero tutto gli stessi comuni denominatori : eccessiva invadenza politica, privilegi di pochi, fantasiosi e irrealizzabili progetti, campanilismo, patologica burocrazia, incapacità di utilizzo di ingenti fondi stanziati sia a livello statale che comunitario, ostacoli ambientalisti (non ambientali) ecc. ecc.

Devo confessare che, recentemente, avevo rallentato il mio osservatorio sui porti perché non mi sentivo in condizioni di continuare ulteriormente a scrivere soltanto “in negativo” e dare l’impressione di un “disfattista” non in grado di rilevare/percepire nulla di buono e di positivo (per questo ci sono già fin troppi specialisti !). Tuttavia, quanto è emerso a Cernobbio, nel terzo Forum Internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio, il 10 ottobre, ha purtroppo, rafforzato il mio stato di pessimista “brontolone”. Il segretario generale di Confrtrasporto, Pasquale Russo, ha reso noto i dati di una ricerca di Confcommercio sui porti italiani, dati che sono poi stati ripresi, insieme alle sue dichiarazioni, sia dall’ANSA che dai quotidiani nazionali. Ecco uno stralcio dei punti più salienti evidenziati da Russo : << [...] Dal 2005 al 2015 le quote del traffico portuale complessivo in Italia sono passate dal 23 al 19% del totale. E dei 25 principali porti italiani, solo sei hanno definito un Piano regolatore portuale come prevedeva la legge di riforma del 1994: Genova, Trieste (primo porto italiano), La Spezia, Livorno, Civitavecchia e Cagliari. Di questi solo 3 (Livorno, Trieste e Cagliari) hanno colto le opportunità di semplificazione offerte dalla riforma Delrio. [...] Il problema in Italia è che i soldi, stanziati dall’Europa, ci sono, ma non vengono spesi. La riforma da sola non basta, sono le autorità di sistema che devono lavorare. Molte non lo fanno [...] La maggioranza dei porti italiani hanno piani portuali vecchi di cinquant’anni. E il tempo medio di approvazione dei rispettivi piani è di 45,79 anni. Se il sistema nel suo complesso non riesce ad ammodernarsi, l’Italia sarà tagliata fuori da ogni mercato. [...] Un esempio: a Napoli il progetto per la nuova darsena di Levante è stato approvato nel 2001. Non si è ancora riusciti a finire le procedure. Nel 2006 partiva la procedura per i dragaggi. La prima bennata, forse, sarà nel 2018 >>. Abbiamo appena scritto, nel numero precedente, del porto di Ravenna e della sua telenovela... ve la risparmio. Un fatto è certo : i porti cambiano, si trasformano, cambiano i traffici, cambiano le merci, cambiano le navi, la concorrenza è spietata, mentre fantasiosi progetti stimolano l’immaginario collettivo dandoci la sensazione che qualcosa sta cambiando e che, finalmente, le ambizioni, le potenzialità, le capacità degli addetti, renderanno il “nostro” porto competitivo e lo restituiranno a quel ruolo che la storia, la posizione geografica e la tradizione gli ha assegnato. Ma di quale porto stiamo parlando? Credetemi, quello che ho scritto fin qua va bene per tutti i porti italiani. Deriva da un “parlar parole” che si ode da Nord a Sud e da Sud a Nord...

Un ultimo esempio: Larga risonanza è stata data al recente Convegno organizzato, a palazzo San Giorgio, dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale dedicato alla logistica, ai corridoi europei, allo sviluppo dei porti, ecc. In questo primo grande evento internazionale organizzato dall’AdSP il presidente Signorini ha enfaticamente enunciate le ambizioni del porto di Genova, le sue potenzialità e gli obiettivi manifestando, tra l’altro, con ferma convinzione, una “sua” profonda intuizione : “il futuro della città dipende anche e soprattutto dai risultati che il porto raggiungerà” (News da Primo Canale-Genova). Ma non l’avevamo già sentita?... A quando l’inaugurazione di opere compiute senza più parlar parole? La concorrenza incombe, il nemico avanza indisturbato...inesorabilmente...

Tobia Costagliola

Appuntamenti ed eventi

LA NUOVA VIA DELLA SETA

ROMA . L'obiettivo del Convegno La via della seta che si svolgerà il 24 ottobre è quello di fare il punto sullo stato delle iniziative internazionali relative alla Silk Road, attraverso testimonianze di vari operatori ed istituzioni internazionali direttamente interessati. Si vogliono altresì evidenziare sviluppi e trend futuri individuando un percorso per una veste "più italiana" della Via della Seta mediante il coinvolgimento anche della parte meridionale della nostra penisola.

Accrediti ore 9.00 Inizio convegno ore 9.15

R.S.V.P. - Tel. 0521 615 734 - Mail: martina.columbu@cepimspa.it

NAV 2018 CONFERENCE TRIESTE

Lettera del segretario Atena

Dear colleague,

On behalf of Mr. Alberto Moroso, president of ATENA, with the collaboration of University of Trieste and mareTCFVG, it's my great pleasure to send you our honest invitation as distinguished researchers and practitioners to have an open dialogue at NAV 2018 – 19th International Conference on Ships and Maritime Research.

Greetings from NAV 2018 Organizing Committee, the International Conference on Ships and Maritime Research will be held in Trieste and is planned from June 20, 2018 to June 22.

Although there is long time before the conference opening, we are posting our wants for papers with the wish that you can have adequate time to prepare your papers and you can present the best works to your peer experts and scholars at the conference.

Submission deadline for abstract is November 30, 2017.

All the other informations about the Conference are collected within the attached "Call for paper".

Best regards

Vittorio BUCCI

ATENA Secretary NAV 2018 Conference Secretary NAV 2018 Organizing Committee Via A. Valerio, 10 34127 – Trieste Tel.: +39 040 558 3428/3462

Mail : nav2018@atenanazionale.org www.atenanazionale.org/nav/nav2018/

CONFITARMA: MARIO MATTIOLI NUOVO PRESIDENTE

ROMA Mario Mattioli è il nuovo Presidente della Confederazione Italiana Armatori: è stato eletto all'unanimità dall'Assemblea riunitasi oggi a Roma in sessione privata.

Emanuele Grimaldi, ha tracciato un bilancio degli ultimi cinque anni evidenziando i risultati ottenuti nel corso della sua presidenza in tutti i comparti di attività nei quali la Confederazione è intervenuta.

In questo contesto il Presidente Grimaldi ha ribadito la validità di uno strumento di competitività e di sviluppo quale è il Registro internazionale ricordando anche le recenti modifiche introdotte – ma ancora al vaglio delle istituzioni comunitarie - per restringere i benefici di questo istituto.

Sottolineando l'importante ruolo di Confitarma, non solo nei confronti degli interlocutori istituzionali, "ma ancor più nei confronti degli organismi internazionali che riconoscono Confitarma come l'unica rappresentanza di categoria degli interessi marittimi nazionali",

Emanuele Grimaldi ha riaffermato l'opportunità di essere presenti nei consessi internazionali ove vengono elaborate le strategie mondiali su tutte le principali tematiche marittime che incidono sull'operatività quotidiana delle aziende di navigazione: misure ambientali, legali, del lavoro marittimo, best practice, sviluppo del trasporto marittimo sostenibile, safety e security. Senza dimenticare che l'evoluzione tecnologica apre nuovi scenari nel futuro della navigazione marittima.

SHAKESPEARE IN MOVIE

Un libro di Andrea Panizzi

GENOVA . Mercoledì 25 ottobre 2017, ore 17.30 al Museo Biblioteca dell'Attore Via del Seminario 10, Genova, quarto piano MARCO SALOTTI presenta il volume SHAKESPEARE IN MOVIE

Una vita per il teatro. Oltre un secolo di cinema

di **Andrea Panizzi** De Ferrari Editore

Sarà presente l'Autore

Ingresso libero fino ad esaurimento dei posti

info: Museo Biblioteca dell'Attore – 010.5576085 – segreteria@cmba.it

"High Speed Marine Vehicles"

NAPOLI. Il prossimo 25 ottobre avrà inizio la 11^a edizione del Simposio "High Speed Marine Vehicles"

La nostra prima edizione si svolse nel 1991 e in questi oltre venticinque anni il Simposio ha oramai raggiunto una risonanza internazionale, tale da costituire un appuntamento importante della comunità scientifica interessata al trasporto veloce per mare.

L'Università di Napoli Federico II ha una consolidata tradizione del campo dell'Ingegneria Navale e da alcuni anni ha trovato nella Royal Institution of Naval Architects, la più antica associazione inglese (e mondiale) di Ingegneri Navali, il partner ideale per rendere il Simposio HSMV un incontro a livello internazionale.

La città di Napoli possiede inoltre il Porto italiano con il numero più alto di passeggeri trasportati in un anno da navi veloci e contende ad Hong Kong il record mondiale del settore. E' quindi una sede ideale per ospitare il convegno.

L'ultima edizione dell' HSMV (la 10a) si svolse nell'Ottobre 2014 con una larga presenza straniera; quest'anno abbiamo già raggiunto oltre venticinque adesioni con provenienza per l'80% straniera: Croazia, Germania, Iran, Olanda, Norvegia, Serbia, Svezia, Turchia. UK, USA.

La cerimonia inaugurale si terrà il 25 ottobre alle ore 9.30 nel Palazzo dei Congressi della Federico II in via Partenope, 36. I lavori proseguiranno il giorno 26 ottobre. I particolari del convegno sono reperibili sul nostro sito www.hsmv.unina.it

Navigare il Po: mettiamoci in rete

Venerdì 20 ottobre 2017 ore 14.30 accredito partecipanti

Distribuzione del questionario sul progetto RIS ITAL

Sede dell'evento: Camera di Commercio Venezia Rovigo Delta Lagunare,
S. Marco 2032, Calle Larga XXII Marzo - 30124 Venezia

Ufficio stampa: Assonautica Provinciale di Venezia,

info@assonauticavenezia.it || +39 041 5210274

Info: MetroPo, navigazione.fluviale.po@gmail.com || +39 338 2482425

Ridisegnare una strategia partecipata di sviluppo della navigazione da Locarno, Milano e Torino fino a Venezia, è una sfida possibile solo se si consolida la rete degli attori pubblici, degli imprenditori e operatori privati che individuano e definiscono modalità innovative di governance, procurement e coesione per la crescita sostenibile del sistema idroviario.

E' un rinnovato investimento di idee, programmazioni e progetti strutturali e immateriali per la crescita sostenibile delle economie locali, dell'imprenditorialità e del mercato del lavoro, per la qualità del patrimonio ambientale, culturale e sociale del distretto idrografico e idroviario del Po.

Navigare il Po: mettiamoci in rete! Ha colto la sfida e apre, con questo primo evento a Venezia, un itinerario di riflessioni e approfondimenti della Carta degli impegni futuri con tappe successive nei luoghi e paesaggi d'acqua verso Torino, Milano e Locarno.

PREMIO SAN GIORGIO ,si è aperto uno spiraglio?

di Ugo Doderò

GENOVA .Caro Decio, come ti avevo promesso , ed anche per sopperire alla tua assenza, mi sono recato, nonostante le mie non ottimali condizioni di salute, a Palazzo San Giorgio per assistere all'annuale premiazione dei migliori allievi dell' Istituto Nautico San Giorgio e dell'Accademia della Marina Mercantile. Come ogni anno l'evento è perfettamente organizzato dal Collegio dei C.L.C. e D.M. ed il D.M. Roberto Penna dello stesso Collegio, che veste i panni del presentatore in luogo del Com.te Mario Gandolfi, ricorda che il premio venne istituito anni fa dal com.te Decio Lucano. Il salone è pieno di pubblico, e di autorità civili, militari e religiose. I premiandi allievi, sia quelli del Nautico che quelli dell'Accademia, impeccabili nella loro divisa di Allievi Ufficiali, si trovano sul lato sinistro del salone, che unitamente al tavolo delle autorità ed al folto pubblico generano una splendida coreografia. Ma sin dall'inizio dei numerosi interventi si nota positivamente un nuovo indirizzo per la soluzione dei tanti problemi che affliggono la formazione degli allievi e la loro successiva difficoltà di trovare un imbarco. L'intervento del com.te Lettich è stato fondamentale denunciando il fatto che gli allievi del Nautico dopo essersi diplomati sono costretti, se vogliono imbarcarsi, a pagare di tasca propria tutti i certificati occorrenti per intraprendere la vita del mare. Altri interventi ,in particolare quello dell'Ing. Francesco Boero dell'Associazione ex Allievi del Nautico, hanno rappresentato la stringente necessità che si giunga ad un traguardo secondo il quale l'allievo, dopo il nautico, frequenti un corso di laurea triennale – primo livello – per evitare che gli armatori possano preferire comandanti di altre marinere laureati e per adeguarsi a quanto già avviene in Europa e nel resto del mondo.

Viene evidenziato inoltre il fatto che nonostante la flotta italiana, per numero di navi, sia al quarto posto nella scala mondiale, i marittimi italiani faticano a trovare un imbarco. Caro Decio, come vedi tira un'aria diversa, non più di rassegnazione ma di proponimenti al fine di migliorare le possibilità di lavoro per i naviganti. Viene inoltre puntualizzato che, nei ruoli equipaggio di altre marinerie, è presente in luogo del classico elettricista l'Ufficiale Elettronico che possa occuparsi a bordo di circuiti di automazione, elettronici, ecc. Caro Decio, forse questo nuovo vento propositivo rappresenta per noi un merito che abbiamo sempre lottato per un ordinato percorso professionale degli allievi. Nulla invece per quanto attiene il ripristino del Ministero della Marina Mercantile. Ma è d'obbligo sperare!

Ugo Dodero

EXPO FERROVIARIA 2017

L'industria siderurgica in Italia è vitale/ Il ruolo delle piccole imprese
di Stefano Briata

MILANO .Nei giorni 3-4-5 ottobre 2017 si è svolta presso la Fiera di Milano-Rho Expo Ferroviaria 2017, manifestazione fieristica dedicata al mondo del trasporto su rotaia: non solo treni, ma anche metropolitana e tram.

L'esposizione in sé non metteva in mostra solo treni (locomotive e vagoni) ma tutto quello che riguarda l'indotto ferroviario. Una grande industria nel suo complesso. Infatti erano presenti stand di aziende specializzate in un determinato settore del mondo ferroviario, da quelle di software, a quelle della cartellonistica e segnaletica ferroviaria, a quelle specializzate nella manutenzione delle linee aeree e ferrate, a quelle costruttrici di rotaie e traverse, di cavi elettrici, alla sicurezza ferroviaria dalla circolazione ai passaggi a livello.

Inoltre, su prenotazione è stato possibile visitare il deposito ferroviario di Trenord (ex Ferrovie Nord Milano), che si trova appunto accanto alla Fiera di Milano Rho. In questo contesto, i visitatori, solo di maggiore età per motivi di sicurezza, sono stati accompagnati da una navetta al deposito dove è stato possibile visitare il nuovo treno ad alta velocità Pendolino di Italo, prodotto dalla francese Alstom nello stabilimento di Pinerolo (TO), e il locomotore da manovra EffiShunter della CZ Loko, equipaggiato da un motore endotermico.

L'Expo Ferroviaria l'ho trovata perfettamente organizzata, tutti gli stand erano molto accoglienti con tutti i tipi di visitatori, nei quali veniva offerto un ricco buffet, e gli espositori erano molto disponibili a tutte le domande da parte di noi visitatori.

Oltre alle aziende dell'indotto ferroviario, c'erano anche le aziende della logistica come CZ Loco, le associazioni come ASSIFER, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti (ANCEFERR) e la Associazione degli operatori per il controllo della vegetazione infestante nel settore ferroviario (ADFER), e la Camera di Commercio di Pistoia. Inoltre erano presenti gli stand di Trenord, delle Ferrovie dello Stato Italiane e la Est Japan Railway Company. Tra i colossi italiani e stranieri presenti sono da ricordare Ansaldo STS, Hitachi, Siemens Alstom e Sirti.

Grazie a questa manifestazione fieristica ho appreso delle novità interessanti per quanto riguarda il trasporto e la sicurezza. Per il trasporto era esposto nello stand di Alstom il modello di treno per le FS, con locomotore, in scala reale, che funziona ad idrogeno da utilizzare lungo le tratte ove manca la linea aerea, andando a sostituire i locomotori diesel; e ancora, un progetto di tram senza la linea aerea, ma con batterie che si ricaricano alle fermate e capolinea. A livello di sicurezza c'è stata la dimostrazione, tramite video, di visione del passaggio a livello da parte del conduttore del treno in transito in modo da capire se il

passaggio a livello è libero o meno da auto o da pedoni che lo attraversano nonostante le sbarre abbassate; altra novità riguarda la linea ferrata per la protezione della fauna: come ben sappiamo, nei passaggi a livello, tra le rotaie, c'era l'asfalto sconnesso, mentre ora sono state posate delle lastre di gomma sintetica per il passaggio dei veicoli, mentre per gli animali ne sono state create delle lastre appuntite per impedire la loro sosta lungo la linea ferroviaria dato che sono successi dei disastri.

Concludendo, dobbiamo renderci conto che in Italia, oltre alle imprese straniere, abbiamo un importante patrimonio di piccole e medie imprese che fanno parte dell'indotto, utili alle grandi imprese, un patrimonio da difendere, proteggere e tutelare dall'assalto delle multinazionali. Le multinazionali del trasporto su ferro hanno bisogno di queste imprese, perché hanno le loro specializzazioni ed applicazioni che una grande impresa non è in grado (o quasi) di fare. Postilla finale: l'industria siderurgica in Italia è vitale.

Stefano Briata

40 EDIZIONI ALL'ATTIVO DEL PREMIO LETTERARIO "SANTA MARGHERITA LIGURE - FRANCO DELPINO" 2017

Santa Margherita Ligure .Si è svolta la mattina di domenica 15 ottobre, la cerimonia conclusiva della 40ª edizione del Premio Letterario Internazionale "Santa Margherita Ligure-Franco Delpino" 2017, che ha visto quest'anno la partecipazione di ben 776 poeti, scrittori, artisti e fotografi da tutta Italia.

La Commissione del Premio ha deliberato di assegnare tre categorie di riconoscimenti: primi premi, premi speciali e menzioni d'onore. Ecco alcuni risultati.

Il Premio alla carriera sarà assegnato alla scrittrice e poetessa Edda Ghilardi Vincenti di Bergamo.

Per la Sezione libro edito di narrativa, il 1° Premio andrà a Francesco Brunetti di Chiavari; il Premio Speciale al Generale Remo Benzi di Castelspina (Alessandria).

Per il libro edito di poesia il 1° Premio sarà consegnato a Giorgina Busca Gernetti di Gallarate (Varese). Per la poesia inedita, la vincitrice è Massimiliana Afferni Pisani di Novara, mentre il Premio Speciale toccherà a Piero Campomenosi di Rapallo. Per la narrativa inedita, i vincitori sono Giancarlo Remorini di Bientina (Pisa) e Francesco Biacchi di Cervia (Ravenna), mentre la vincitrice della sezione Silloge inedita è Maria Rosaria Sara Bonsignore di Palermo.

Per la Sezione Artistica, il 1° Premio sarà assegnato a Giorgio Pipitone di Piacenza; per la fotografia la palma della vittoria va a Orietta Cocco Chiarelli di Rapallo.

Maria Grazia Sbarboro di Borzonasca vince il primo premio per la Sezione "Una poesia o un racconto per Papa Francesco", mentre due Premi Speciali saranno consegnati a Cosimo Dimasi di Genova (narrativa) e a Viviana Pallotta di Roma (poesia).

Anita Macchiavello di Rapallo è la vincitrice della Sezione "Un pensiero, una fotografia", mentre per la Sezione "Oltre la vita" la vittoria va a Franco Casadei di Cesena. Per la Sezione Ricette & Cultura il massimo riconoscimento va ad Arnaldo Pavarin di Rovigo; per la Sezione "Gatti, cani & Co." a Mariacarla Rubinacci di Napoli.

I due primi premi per la Sezione "Vivere il mare-Vittorio G. Rossi" saranno assegnati a Giuliana Galimberti di Mozzate (Como) per la poesia e a Vittorio Sartarelli di Trapani per la narrativa, mentre per la Sezione Ambiente i due vincitori sono Francesco Baldassarre di Bari

e Giuseppe Semboloni di Castelnuovo Berardenga (Siena).
Per la Sezione “Gente di Liguria”, due Premi Speciali verranno assegnati a Dario Santarelli di Roma e a Franca Vendramin Leonello di Sesto S. Giovanni (Milano).
Infine, diplomi di Menzioni d’Onore saranno consegnati ai “tigullini” Sira Bianco, Rosalba Bozzo e Lorenzo Gobello di Rapallo, Sofia Brizzi (poesia giovani) e Claudia Pieretti di S. Margherita Ligure, Adriana Dagnino di Chiavari ed Elvira Rebisoni di Sestri Levante.

NEL PROSSIMO NUMERO I CONVEGNI PROPELLER E SIAT

Le recensioni di Alessandra Forest

I 12 Strati dell'immortalità

(Come attivare tutto il DNA e la tua dimensione divina, facendo ‘festa’)

Autore: Gian Piero Abbate Editore J&J

Il mondo che ci circonda appare in costante irreversibile cambiamento, lo osserviamo ovunque possiamo lo sguardo, ma non riusciamo a vedere il nuovo che avanza. Ma in questo smarrimento quali pilastri possono esserci di sostegno, quali pilastri possono condurci oltre questa caotica realtà?

Il Dott Gian Piero Abbate, fisico, teologo, ci illustra quale potrà essere il nostro futuro. Attraverso la riscoperta e l'integrazione di antiche e nuove conoscenze, che ci giungono anche da intelligenze cosmiche molto evolute, è possibile giungere a riattivare tutto il nostro DNA, la nostra dimensione divina. Moltissimi temi vengono trattati a sostegno di questa potenzialità latente in ognuno di noi. Con l'attivazione dei 12 Strati dell'immortalità che rappresentano il nostro retaggio, il patrimonio divino racchiuso in noi, possiamo giungere a scoprire gradualmente un po' più di quel 5% che attualmente costituisce l'informazione così come la possediamo, percentuale che racchiude tutto ciò che attualmente sappiamo! Un po' poco, e il resto? La materia oscura è solo ‘spazzatura’ come attualmente viene definita, o c’è qualcosa di più? L'acquisizione di questo potenziale ci apre l'accesso alla vita così come ancora non è stato possibile conoscerla. Le informazioni contenute in questi 12 Strati ci permetteranno di evolvere verso l'immortalità. Come sarà possibile cambiare? ci verrà suggerito strada facendo verso la riscoperta del nostro potere, del potere che Dio ha donato ai suoi figli. Attraverso un lavoro responsabile e attento su di noi, sulle nostre persone, col tempo potremmo giungere ad avere una visione a 360 gradi della realtà multidimensionale che ci compenetra.

Il termine Strati, informa l'autore, può apparire fuorviante perché non si tratta di sollevare delle membrane, bensì questi Strati risultano intrecciati, interconnessi anche alla nostra realtà materiale e la consapevolezza della multidimensionalità che ci riguarda apparirà come una realtà da assaporare nel qui ed ora della nostra eternità; diventeremo pienamente consapevoli della realtà che finora ci ha separato, escluso da livelli e verità cosmiche finora inaccessibili. Il futuro per coloro che accoglieranno la possibilità di trasformare la loro vita sarà una sfida quotidiana verso nuovi orizzonti, nuovi cieli e nuove terre, in cui il sostegno di intelligenze vibratorie evolute ci garantirà di raggiungere nuovi campi esperienziali.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

DA “COME GLI IRLANDESI SALVARONO LA CIVILTÀ”
dello storico americano Thomas Cahill - ed.Fazi

(Ci si riferisce al periodo storico di transizione fra la caduta dell'Impero Romano e l'avvento di Carlo Magno)

In questo testo viene messo in rilievo il lavoro dei giovani amanuensi irlandesi, monaci o no, nel tradurre o ricopiare innumerevoli testi dal latino e dal greco. Questo loro impegno ha consentito di salvare e di far giungere fino a noi quelle opere straordinarie.

“Uno di essi si lamenta della fatica snervante di copiare i libri, un altro di un collega sciatto. “E' facile indovinare che questa è un'opera di Gabriel”, recita la scritta, in bellissima grafia, ai margini di una pagina mediocre.

Un altro ancora digrigna i denti per la difficoltà del contorto testo in greco antico che sta copiando:” Per fortuna è finito, che sia maledetto sette volte!”- annota. La maggior parte di loro tuttavia si lascia trasportare dalle emozioni suscitate da certe storie contenute nei testi di cui si occupano. In fondo alla descrizione della morte di Ettore di Troia, un amanuense scrive con tutta sincerità:”Sono molto addolorato per la morte sopra descritta...” Un altro scriverà:” E' triste, piccolo testo bianco e variopinto, perché verrà sicuramente il giorno in cui qualcuno, chino sopra una tua pagina, dirà:”La mano che scrisse ciò non è più”.

In una poesia irlandese infilata in un manoscritto del nono secolo troviamo questi versi:” Io e Pangur Ban, il mio gatto/ Siamo impegnati in compiti simili: /Dar la caccia ai topi è il suo diletto/ Quanto a me, tutta la notte, me ne sto seduto a caccia di parole”

F I N E