

DL NEWS magazine economia cultura attualità
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 27 novembre 2017

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al
[www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/

TOPSAILS

a cura di Decio Lucano

I 120 anni del Grand Hotel Savoia . Il 23 novembre l'hotel più storico di Genova con sapiente naturalezza ha promosso una serata di gala per regalare un appuntamento con la storia e l'attualità e la splendida terrazza che, complice una serata quasi estiva e limpida, si è unita con la città illuminata lasciando per un paio d'ore da parte i suoi tanti problemi. Il Propeller Club Port of Genoa organizza la riunione conviviale al Grand Hotel Savoia il 5 dicembre ospitando il sindaco Marco Bucci che parlerà di Genova città di mare e sul mare , e fa bene perchè, ancora dopo mille anni, i genovesi preferiscono la ruota , la bolla e i bigli al Porto Antico, ma se gli chiedete di cose di mare vi rispondono che non sono del...settore.

San Juan , un sottomarino argentino della marina militare dal 20 novembre con tutto l'equipaggio è in fondo all'Oceano Atlantico meridionale, e non c'è niente che possa aiutare questi sfortunati marinai , nemmeno le preghiere. Un'altra tomba negli abissi, e noi a discettare , a parlar parole di come siamo bravi con la tecnologia smart. 4.0, droni, transazioni online ,whatsapp, cyber-crime, social ...

Cyber-Crime. A Genova durante uno dei tanti convegni un esperto con un modesto PC ha “ hackerato “ entrando nel sistema informatico (satellitare, Ais, ecc) in 10 minuti di una nave a distanza di centinaia di miglia , “ piegandola ai suoi voleri “. Uber ha denunciato che milioni di clienti sono stati violati online. La sicurezza 100/100% non esiste, ma i giovani non hanno la consapevolezza né la percezione di questo rischio, anzi hanno fiducia totale nel web.

RIVISTA MARITTIMA, mensile della Marina Militare dal 1868, ottobre 2017. Voi direte che sono innamorato di questa rivista; si è vero , è fatta bene, impostata per essere utile alla gente, non solo agli addetti ai lavori . Scritta in maniera piana, anche da parte di illustri collaboratori ;vi danno tutte le informazioni per capire come va il mondo attraverso l'aggiornamento degli armamenti aeronavali, convenzionali e nucleari , della geopolitica dei fatti , della tecnologia e tanta storia , ricerche , nautica. Cultura.
Rigorosamente di carta e di spada o se volete di carta e di ossa, dopo ore al computer , vi trovate con RM in buona compagnia sul divano di casa. Ah le grandi ebbrezze ... ve le dà il mare come scriveva Vittorio G.Rossi, anche se Stefano Messina ad un convegno mi ha ribattuto che lui preferisce le bionde...

Silvestro Sannino , infaticabile studioso, antropologo del globo terracqueo e dell'universo stellare , che ci onora della sua amicizia e collaborazione collaborazione nel nostro Club, sta facendo un tour di conferenze per presentare il suo ultimo libro “ Storia della Navigazione “ , compendio della sua celebre opera in due volumi. Il prossimo appuntamento nella Sala Consiliare del Comune di Piano di Sorrento , alle 10.30 dell'1 dicembre , presentato da uno storico doc il prof. Agostino Aversa , già Preside dell'ITN Nino Bixio .

Cociancich e Tonnage Tax, continua l'altalena burocratica della UE e non solo; una recente normativa europea estende alle compagnie marittime le agevolazioni fiscali per le navi iscritte nei registri degli Stati UE purchè le compagnie armatoriali “abbiano stabile organizzazione in Italia “. A differenza del cosiddetto emendamento Cociancich che limita le agevolazioni del Registro Internazionale alle navi che imbarcano personale comunitario e che è stato rimandato per l'approvazione al 2018.

Giulio Tremonti in una intervista a “Libero” ha spiegato che “la sinistra italiana, tra il 2000 e il 2001” ha introdotto “non richiesta” , nell’articolo 117 della Costituzione la formula della nostra sottomissione quando si afferma che il potere legislativo dello Stato è subordinato “ai vincoli derivanti dall’ordinamento comunitario”, intendendo per ordinamento comunitario non solo i trattati, ma anche i regolamenti e le direttive europee”.

Professione <influencers>: Condé Nast Italia e l’Oréal in partnership con la SDA Bocconi hanno lanciato un corso per diventare influencers. E i giornalisti che fine faranno? Marina Macelloni (presidente di Inpgi): "All’Ordine dei giornalisti si chiede di prendere finalmente atto che le forme di attività giornalistica non sono più quelle del 1963 e che sempre di più comunicazione e informazione sono due mondi che si sovrappongono e si parlano". Franco Abruzzo (Cnog): "Che vuol dire? Che i pubblicitari e gli attori del marketing entreranno negli Albi dell’Ordine? Se cadono le regole deontologiche, cadrà la professione. - di Piergiorgio Danzi - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24064>

PORTI E PARLAR PAROLE

VENEZIA, IL PUNTO SUL “BOSCO ROVESCiato”

di Tobia Costagliola

Ravenna .Le notizie provenienti da Venezia si sono sempre contraddistinte, negli ultimi anni, per quella altisonanza propria di annunci o eventi eccezionali. Chi non ricorda i passati annunci della prontezza del Mose (mai pronto...) o i più recenti annunci che davano per “cosa fatta” il progetto “Off Shore” o, ancora, la soluzione Tresse per far passare le grandi navi in Laguna? Continuando con questa tradizione, nelle ultime settimane, due eventi hanno avuto ampia risonanza e destato un notevole interesse. Il primo annuncio è la costituzione, il 3 nov. 2017, del “Venice Maritime Cluster”, l’organismo che raccoglie tutte le imprese e le associazioni di categoria operanti a vario titolo nel settore dell’economia marittima e portuale della Laguna di Venezia. L’obiettivo, sulla base delle indicazioni fornite dalla recente riforma

di sistema portuale, è quello di costituire un unico interlocutore per la neonata Autorità di Sistema Portuale, al fine di garantire una fattiva collaborazione con essa. Venezia può, indubbiamente, così vantarsi di essere il primo porto ad istituire il “ cluster” previsto dalla riforma portuale del 2016 (questo argomento merita una riflessione a parte in un prossimo numero).

Il secondo evento è stato l’annuncio dato dal ministro Delrio dopo il “Comitatone” (Comitato Interministeriale) tenuto il 7 novembre a Roma: <<Tutte le navi oltre le 55.000 tonnellate di stazza lorda non passeranno più dal canale della Giudecca e dal bacino di San Marco ma approderanno a Porto Marghera attraverso il canale di Malamocco. Il ministro ha spiegato che il progetto non interferirà con il traffico commerciale. "Le due realtà possono coesistere in questa fase transitoria fino a quando il terminal di Marghera sarà attrezzato. Metteremo in campo una nuova determinazione dell'autorità Marittima per disciplinare il traffico temporaneo con nuovi criteri che tengano conto di tutte le variabili architettoniche paesaggistiche ambientali per preservare al massimo la laguna. Continuiamo a studiare ed esplorare la possibilità di sfruttare gli attuali canali perché non se ne scavino di nuovi". Le crociere, dunque, lasceranno lentamente il bacino e il canale della Giudecca e si fermeranno a Marghera, in attesa di ulteriori analisi e studi sul canale Vittorio Emanuele che potrebbe portare le imbarcazioni fino alla stazione marittima. "Non vogliamo modificarne la forma - ha detto ancora Delrio - e cercheremo di sfruttare al Massimo le sue potenzialità.

La soluzione Marghera, essendo già prevista e compatibile con le attuali previsioni del piano portuale richiederà fra i 3 e 4 anni, un orizzonte temporale non molto lungo - ha proseguito il ministro - e il periodo transitorio sarà di tre anni e mezzo circa. Per le navi oltre le 55mila tonnellate e fino a 96mila (un segmento intermedio che sta andando fuori ordinativo, non ne costruiscono più) la nostra intenzione è farle approdare passando attraverso il canale di Malamocco. Se il canale Vittorio Emanuele sarà praticabile potranno arrivare fino alla Marittima” >>(ansa).

Questo annuncio secondo gli ottimisti dovrebbe mettere la parola fine al lungo dibattito in corso da anni e che era sfociato, l'estate scorsa, in una consultazione popolare, priva di valore legale ma che ha riscosso un grande successo.

La “popolazione” si era espressa contro le grandi navi in laguna e contro nuovi scavi nei canali.

A giudicare da quanto annunciato dal ministro ci si potrebbe contentare... E' pur sempre qualcosa, meglio che niente! Tre o quattro anni passano presto... Tuttavia insoddisfazione e diffidenza non mancano; e poi, c'è dietro l'angolo sempre il rischio che l'annuncio rimanga tale senza sviluppi concreti o seguirà un iter lento e stancante... Si poteva fare di più ? Perché partire da un limite di 55.000 tonnellate di stazza lorda ? Poi ci sono gli scontenti, soprattutto gli operatori delle grandi navi passeggeri, preoccupati perché i crocieristi non potranno più ammirare dalle verande delle loro cabine piazza San Marco mentre fanno la prima colazione (da molte cabine anche stando comodamente a letto)... E gli ecologisti? Dove li mettiamo?

Emblematica la reazione ecologista del M5s che bocchia la scelta senza appello:

<< E' una decisione sbagliata che danneggerà in maniera irreversibile l'equilibrio morfologico della stessa laguna di Venezia, già profondamente compromesso a causa della permanenza dei giganti del mare all'interno dell'area lagunare. Non possiamo accettare una decisione imposta dall'alto senza un confronto con chi a Venezia ci vive e lavora: ricordiamo al ministro Delrio che solo un anno fa il progetto di un terminal a Marghera dell'ex assessore D'Agostino aveva già ricevuto una prima bocciatura dalla commissione di via del Ministero dell'Ambiente, che lo aveva giudicato incompleto, profondamente carente di un inquadramento generale ambientale e non relazionato alle attività in essere >>. Si potrà mai dare loro torto ?

Riflessione storico-romantica:

Personalmente ricordo sempre Venezia come ho imparato a conoscerla fin da piccolo: “Città che ha per pavimento il mare, per tetto il cielo e per pareti il flusso delle

acque”(Boncompagno da Signa). Quanti di quei crocieristi o di quegli operatori delle grandi navi sanno che a Venezia le costruzioni non poggiano sulle classiche fondamenta ma su milioni di pali di legno ? Sotto la basilica della Salute ce ne sono più di centomila e la basilica di San Marco poggia su zatteroni di rovere sostenuti da una palafitta d’olmo. Per questa ragione lo scrittore e giornalista Mario A.Orefice ha scritto che “Venezia è un grande bosco rovesciato”.

Riflessione pseudo scientifica- antropologica:

Vedendo le navi avanzare come lumache nella laguna, scatta nella mia mente un meccanismo che mi riporta al principio di Archimede ed alla massa d’acqua spostata da una nave che avanza nella laguna, anche se lentamente. La massa d’acqua spostata (che corrisponde al Dislocamento) è uguale al peso della nave stessa. Non vi sembra sufficiente questa considerazione per capire quanta pressione viene esercitata su quel bosco rovesciato ? Perché continuare a mettere a dura prova questa incredibile ed ingegnosa opera creata da uomini antichi dotati di una intelligenza superiore che, a mio parere sembra inversamente proporzionale a quella degli stolti, pericolosi e “sacrileghi” uomini moderni ?

Tobia Costagliola

Superticket e occupazione dei marittimi

Confitarma: a rischio la flotta italiana

ROMA Il Sen. Maurizio Romani ha presentato alla 5° Commissione del Senato, che attualmente sta esaminando la Legge di Bilancio, un emendamento per l’abolizione del superticket sanitario (emendamento 41.0.40), sul quale si stanno cercando convergenze politiche in vista delle prossime elezioni.

Ciò che è meno noto, è che una prima versione dell’emendamento ha ricevuto parere contrario da parte del vice ministro all’Economia, Enrico Morando, riguardo alla copertura individuata, che consisteva nella soppressione del fondo per le esigenze indifferibili, previsto dalla stessa legge di bilancio.

Pertanto, il testo dell’emendamento, riformulato, è stato ripresentato indicando come copertura la soppressione del credito d’imposta sulle retribuzioni dei marittimi imbarcati su tutte le navi battenti bandiera italiana iscritte al Registro internazionale.

Al momento l’emendamento 41.0.40 è stato accantonato per valutazioni da parte del Governo. Confitarma non interviene nelle valutazioni di tipo politico legate alla manovra e tantomeno è ostile alla eventuale soppressione del superticket.

È evidente peraltro che, se tale emendamento venisse accolto, l’impatto sulla flotta mercantile battente bandiera italiana sarebbe dirompente con una obbligata e immediata dismissione di tale bandiera. Verrebbero pertanto meno sia il “gettito fiscale” che – fatto ancor più grave – l’occupazione italiana.

L’auspicio è quindi che dalla politica, dal Governo e dal confronto parlamentare scaturiscano

scelte responsabili tali da non danneggiare il settore su cui ruota l'economia del mare che ogni anno produce 32,6 miliardi di euro e occupa 471.000 persone.

Paradossalmente, la soppressione del comma 1 dell'articolo 4 della legge 30 del 1998 (istitutiva del Registro internazionale) cancellerebbe proprio quelle risorse che l'emendamento ha individuato per finanziare la soppressione del superticket e vanificherebbe le positive ricadute occupazionali ottenute negli ultimi 20 anni con il raddoppio della flotta italiana.

E-mail: noli.mazza@confitarma.it

ECSA quanto mi costi , SEC un'agenda fitta di impegni su ambiente e sicurezza/ Come si muove l'armamento in questa galassia normativa

Mattioli e Grimaldi incontrano Dorsman (ICS)

ROMA . Il 22 e 23 novembre, a Roma Confitarma ha ospitato presso la sua sede la riunione del SEC, il Comitato Sicurezza e Ambiente dell'ECSA.

In tale occasione, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, insieme ad Emanuele Grimaldi, Past President Confitarma e Vice presidente dell'ICS-International Chamber of Shipping, hanno incontrato Martin Dorsman, che dal 1° novembre è il nuovo Segretario generale dell'ECSA.

Nel corso dell'incontro, è stata ribadita l'attenzione dell'armamento europeo per le tematiche ambientali e per la sicurezza della navigazione.

In particolare, riguardo alle emissioni di Co2, il Presidente Mattioli ha ribadito che “nella logica di una politica ambienta sostenibile, Confitarma sostiene la proposta presentata all'IMO da ECSA e ICS volta ad avviare una strategia che ponga esigenze ed azioni dello shipping internazionale in linea con l'accordo di Parigi del 2015 per combattere il cambiamento climatico”.

L'obiettivo è quello di mantenere le emissioni di Co2 totali annue dello shipping internazionale al di sotto dei livelli del 2008, e ridurre le emissioni di Co2 per tonn./Km trasportata, almeno del 50% entro il 2050, rispetto al 2008.

Il SEC-Safety and Environment Committee dell'Ecsa, in genere si riunisce due volte l'anno a Bruxelles, ma su invito delle associazioni aderenti può tenersi anche in altre città.

Oltre alle emissioni di CO2 da parte delle navi, l'agenda dei lavori romani del SEC prevede la discussione di altri temi connessi con la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente.

Introduzione del cosiddetto “global cap”, cioè massimo tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo pari allo 0,5%.

Revisione della normativa relativa al trasporto passeggeri.

Situazione della normativa riguardante le attività off-shore (con focus sull'applicazione del Regolamento MRV e sul trasporto di “personale industriale”).

Riciclaggio delle navi: normativa europea e Convenzione di Hong Kong.

Revisione della direttiva comunitaria relativa alle strutture destinate alla raccolta di rifiuti/residui carico (reception facilities”).

Navi senza personale a bordo.

Nel corso del meeting Astrid Dispert, IMO Coordinator GloMEEP, ha illustrato l'operato della Global Industry Alliance (GIA), la nuova iniziativa di partnership pubblico-privato dell'IMO nell'ambito del progetto GloMEEP GEF-UNDP-IMO che mira a riunire i leader del settore marittimo per sviluppare un sistema di trasporto marittimo sostenibile ed efficiente.

e-mail: noli.mazza@confitarma.it

IL DIBATTITO NEL NOSTRO CLUB

Caro Decio,

Le considerazioni di Anna Bartiromo sulla sentenza della Cassazione sono interessanti e confermano le ragioni dei miei dubbi. La sua apertura all'Ulisse di James Joyce apre le infinite prospettive su questo personaggio che è sempre attuale dopo tremila anni con le sue lacrime che solo spende per il suo cane quando accompagna Eumeo sotto le vesti del mendicante. Ti invio a parte un elogio del Cane. La Lilla Mariotti condivide le perplessità espresse sul Benigni dell'ultimo canto del Paradiso e lo fa anche con sentimento forte e sanguigno proprio delle persone che non disdegnano di vivere esperienze e sensazioni a diretto contatto con gli eventi seppur remoti e difficile accesso.

Ringrazio vivamente le gentili e illustri tue collaboratrice per l'attenzione che hanno voluto dedicare alle mie considerazioni con l'impegno di approfondire le tematiche esaminate.

Silvestro Sannino

ACCADEMIA, LAUREA BREVE E CORSI PER NAVIGARE

Caro Decio, mi riferisco a quel tuo grido ironico, ma nel contempo significativo e sincero che è ti sgorgato dal tuo intimo, ovvero : “ L'ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE VA A 1000!” Ma l'esame finale non vale il titolo professionale di Uff.le di Guardia.(vedi pag. 2 del D.L.n.40). Ma non solo il tuo grido di dolore è ironico, ma il tuo commento è altrettanto salace poiché evidenzia l' invadenza dei percorsi di formazione nazionali e stranieri per gli allievi che escono dal Nautico (vedi la discesa in campo della” Archimede Training Network”). C'è da augurarsi, caro Decio, che il gradito intervento dell'Ing. Massimo Figari dell'Università di Genova che auspica da tempo la creazione presso l'Università di Genova di una facoltà di laurea triennale per gli allievi che escono dal Nautico sia determinante. Caro Decio, sappiamo quanto sia augurabile e voluta questa soluzione anche da parte dell'amico Com.te Giovanni Lettich Presidente del Collegio C.L.C. e D.M. Tutti noi vorremmo, come Lui brama che l'istruzione professionale degli allievi , avesse un percorso ed un programma ben definito di concerto con il Ministero della Pubblica Istruzione e dei Trasporti. Ovviamente tutti i Certificati e tutti gli altro documenti, a carico dello Stato, di modo che gli allievi possano avviarsi verso la tanto sospirata laurea di primo livello. Caro Decio, forse un giorno riusciremo a vedere all'orizzonte i nostri tanto sospirati “ desiderata”?

Ugo Doderò

Violenza sulle donne /cerchiamo di far sparire il Cristo

Cari Amici, vorrei fermare la vostra attenzione su due argomenti, per me,

davvero scottanti:- La giornata mondiale contro la violenza sulle donne e l'idea di voler nuovamente far sparire il CRISTO dalle aule scolastiche e dai luoghi pubblici. Della violenza sulle donne si sta parlando a iosa e da molto tempo e se ne continua a parlare tra una manifestazione e l'altra, incontri, meeting un po' ovunque sul territorio.. Si organizzano incontri e ci si fa venire effettivamente mille idee sul come aiutare le donne ad aprirsi, a denunciare senza vergogna, a far loro capire , che, come appunto sosteneva la BOLDRINI stasera in tv l'AMORE non è mai violenza perchè chi ti ama davvero non ti fa del male e, fin qui, potrebbe anche andar bene. Quello che invece non va affatto bene, a mio avviso, sono le misure punitive verso tutti questi pusillanimi bellimbusti ai quali, una volta fermati, o li si tiene per un po' al "calduccio", o li si fa una molto momentanea tirata di orecchie per poi rilasciarli rimandandoli a casa, dove? O in famiglia proprio dalla donna contro cui avevano infierito, o ingiungendo loro di non più avvicinarsi o liberandoli con la scusante che hanno avuto un attimo di mancato self-control. Come se ciò bastasse a renderli consapevoli del loro malfatto. Così, (ad es.) ad una donna/ragazza, gambizzata a vita o a cui sia stato deturpato il viso dall'acido o qualche altra parte del corpo, gli si fa la grazia di finire in carcere per un po' per poi tornare "A RIVEDER LE STELLE" tranquillamente per la sua strada senza preoccuparsi minimamente del -tempo- di sofferenza, disperazione per la perdita della propria identità, dell'enorme disagio, del Male di vivere insomma dell'altra persona che, contrariamente, dura tutta una vita.

Io non

so se è incapacità di calarsi nei panni delle colpite, stupidità, una forma di maschilismo protratto ad oltranza che vuol, in qualche modo, vedere la DONNA comunque inferiore al maschio, menefreghismo o cos'altro ma so queste m.i.s.u.r.e. non sono sufficienti a risolvere il problema. Problema che, a mio avviso, trova le sue radici nella famiglia, nella frequentazione di un certo tipo di persone, negli incontri che si fanno in alcuni ambienti ecc. ecc. ma, principalmente nell'EDUCAZIONE ricevuta. La violenza verso le donne è un po' come il razzismo; una sorta di lavaggio di cervello che avviene da bambino e che attecchisce proprio nell'infanzia. Problema psicologico, certo ma che va affrontato a priori. A posteriori, sebbene possa ottenere qualche risultato, non risolve e non cancella il male già fatto. E' per gli uomini che bisogna manifestare, incontrarsi, parlare modificare... Tuttavia dobbiamo risalire ancora più indietro nel tempo e, in relazione al nostro popolo, cambiarne la mentalità lavorando di più su questo aspetto. Purtroppo il maschio italiano ragiona più dalla CINTOLA IN GIÙ che viceversa e questo lo si evince tuttora in alcuni Paesi, nelle entroterra in modo più spiccato ma anche ovunque a guardar bene perchè qui, da noi, la parità di sesso, di esigenze, di scelte di diritti e di cervelli, ancora non esiste. Sicchè un solo CENTRO di riabilitazione in tutt'Italia che già si sta sforzando di ascoltare pure gli uomini, non è sufficiente. In ogni caso chi procura un danno permanente ad una donna(o anche ad un gay o ad un/a trans) visto che ci sono anche quelli, non ha il diritto a vivere. Perlomeno dovrebbe avere una pena molto più severa . Intendo che è giusto aiutare le donne ma è necessario, meglio, indispensabile, agire su di un atavico atteggiamento maschile divenuto ormai un abito di cui non si sanno privare. 30 anni di carcere o qualcosa in più non farebbero male. Quanto al 'CRISTO' a questo povero cristo tanto sballottato, offeso, vituperato e discusso, incompreso nella Sua grandiosità,(Dio, quanto siamo piccoli) non

vedo per quale ragione debba essere nuovamente e.s.i.l.i.a.t.o. per poi fare cause e contro cause semplicemente ridicole ma, soprattutto infamanti per noi stessi, incapaci di difendere un simbolo tanto eccellente, tanto importante della nostra STORIA, tanto carismatico da essere Nostro sin dalla notte dei tempi a cui sono stati sufficienti solo 10 comandamenti perchè l'UOMO potesse vivere una vita normale, in pace con se stesso e con gli altri senza farsi e senza fare del male....Provate piuttosto a dire a chi non sopporta queste nostre 'radici' di togliersi il burka o di non pregare più Maometto o Budda o chiunque altro e vedete se non difenderanno il tutto con le unghie e con i denti! Forse qualcuno dovrebbe cominciare a chiedersi di che pasta siamo fatti. La verità è che siamo delle pappe molli nè abbiamo tratto insegnamento alcuno da tutte le invasioni delle popolazioni che per centinaia di anni ci hanno assoggettati, se siamo tuttora pronti a lasciarci schiavizzare. Ed è questa una cosa che mi procura tanta amarezza. Chissà, forse è proprio perchè abbiamo un D.N.A. troppo misto,, che riveliamo delle fragilità in alcune circostanze.. L'augurio che faccio a tutti voi e a me specialmente per questo prossimo Natale è che il nostro Dio continui a rappresentare la nostra storia e quella dei nostri Martiri.

Anna Bartiromo

La tentata fuga di Schettino e la sentenza della Cassazione

Gentile Decio Lucano , ho preso la mia nota dall'ultimo libro rimasto fuori dopo che mi hanno sistemato tutti gli altri nelle scatole ben sigillate del trasloco. Appena possibile ritornerò, se lei vorrà, ma ci vorrà tempo. Io mi considero un marittimo virtuale perché ho seguito mio marito, ci conoscevo fin da ragazzi , in ogni momento della sua carriera, dall'esame per il "patentino" a Venezia a quello della "patente" a Trieste poi, da moglie, a tutti i suoi avanzamenti di carriera fino a Direttore. Ogni "step" veniva superato con sempre maggiore competenza data da una dura esperienza sul campo, un avanzamento semplice che non mi è parso mai che si dovesse cambiare... Una sentenza della Cassazione si può anche disapprovare, specie quella di cui si parlava ieri , quando non si allinea a certi principi morali fondamentali per il vivere civile. Sappiamo tutti che Schettino fu indotto a tornare a bordo da una voce registrata udita da tutto il mondo che lo richiamava a risalire dopo che era sceso prima che tutto finisse. Se una casa bruciasse e il padrone di casa fuggisse senza prima cercare di salvare gli altri componenti della sua famiglia , avrebbe la disapprovazione di tutta la società civile al di là e al di sopra di ogni sentenza da qualunque tribunale emessa. Scusi se ne ho parlato ancora, ma non posso togliere dalla mia mente la visione di quei passeggeri che cercavano di salvarsi scivolando giù dalla fiancata della nave quasi del tutto inclinata. In fondo però li aspettavano la generosità e il coraggio di tutti i soccorritori che obbedivano semplicemente ad una regola: quella dell'altruismo. Le chiedo ancora scusa della mia irruenza, che è indignazione espressa ad un caro, fidato e stimato amico. Spero a presto. Tutti i miei più cari saluti.

Carla Mangini

Pale eoliche, il loro impatto ambientale e il ritorno economico

Caro Decio, io sono sempre stato un fautore delle energie GREEN e rinnovabili, tanto e vero

che nel lontano 1980 (Sono passati quasi 40 anni), mi sono laureato con una tesi sperimentale, sulla energia solare (ero un precursore per quei tempi).

Delle pale eoliche, mi ero anche occupato 7 anni fa, quando ero in Kora per conto Saipem, preparando due relazioni nel lontano 2010.

E' vero, le pale eoliche rovinano il paesaggio, a volte sono poco "green", in quanto molti uccelli (che non vedono arrivare la pala), vengono uccisi dalle pale in rotazione che alla loro estremità, causa l'elevato raggio di rotazione, raggiungono a volte velocità supersoniche.

Le più recenti pale, hanno diametri di rotazione di oltre 110 (m.) per una potenza installata di circa 500 MW, capisci che con questi numeri, è difficile resistere alla tentazione di avere così tanta energia gratis, anche se i costi di installazione (e soprattutto di manutenzione), sono comunque abbastanza alti.

Flavio Scopinich

Per chi avesse piacere di ricevere le relazioni Wind Farm General Project di Saipem contattateci al news@deciolucano.it

Propeller Club “Genova, città di mare e sul mare”

Il Sindaco, Dott. Marco Bucci, ha accolto l' invito a partecipare, in qualità di ospite d'onore/relatore, alla serata natalizia che il Propeller Club Port of Genoa sta organizzando al Grand Hotel Savoia per martedì 5 dicembre. Seguirà a breve il programma della serata in cui avremo il piacere di ascoltare il nostro Sindaco su alcune tematiche legate a "Genova, città di mare e sul mare".

Giorgia Boi Presidente

propellergenoa@propellerclubs.it

Il duopolio Google-Facebook spiazza anche gli editori digitali che puntano solo sulla raccolta adv online.

MILANO BOOK CITY. Più di 1100 eventi con quasi 2000 ospiti, promossi da 430 soggetti tra editori, associazioni e fondazioni nei quartieri di Milano e in diverse zone della città Metropolitana, con la collaborazione di oltre 450 volontari. Sono questi i numeri che hanno caratterizzato la sesta edizione di Bookcity, che si è conclusa il 19 novembre.

Promossa dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Milano e dall'Associazione Book city Milano – fondata da Fondazione Corriere della Sera, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Fondazione Arnoldo e Alberto Mondadori e Fondazione Umberto e Elisabetta Mauri – la manifestazione dedicata al libro e alla lettura, ha visto il coinvolgimento di oltre 175mila lettori e appassionati, più del doppio degli 80mila che hanno partecipato alla prima edizione

del 2012.

Sezione ATENA della Spezia

"La riduzione delle emissioni in ambito costiero e portuale"

Polo Universitario "Marconi" - Via dei Colli, 90 - La Spezia

Relatore Ing. Michele Laviola, PhD Candidate, DITEN, Università degli Studi di Genova. *Scriveteci se volete avere maggiori informazioni.*

GNL ,ColdIroning, batterie per navi ormeggiate

Il tema delle emissioni inquinanti in porto sta avendo una forte risonanza a livello locale ed internazionale, ciò viene supportato e rinvigorito da un quadro normativo sempre più ferreo e specifico, che ne detta il framework legislativo, e dall'avvicinarsi di tavole rotonde, convegni e dibattiti attorno alle questioni aventi come perno principale le considerazioni riguardante l'impatto ambientale delle attività portuali a ridosso della struttura cittadina. Le attività portuali ed i servizi che vengono elargiti per la ordinaria operatività della movimentazione di merci e passeggeri verranno differentemente strutturate al fine di assolvere alle nuove richieste tecniche. Il punto di partenza dello studio qui proposto è stato stimolato dal nuovo panorama legislativo e di maggiore sensibilizzazione rispetto a punti cardinali come l'abbattimento delle emissioni inquinanti ed intende proporre una plausibile soluzione tecnica atta ad assolvere a tale compito. Lo scenario di riferimento considerato in questo studio è il porto di Genova e la soluzione prospettata è una unità navale con la funzione di generare energia elettrica bruciando GNL come futuro combustibile marino e consegnarla alle navi sostanti in banchina per le operazioni di sbarco ed imbarco merce e passeggeri. L'energia così prodotta e consegnata dalla "bettolina energetica" può vantare un tenore inquinante minore e quindi ridimensionato rispetto alle soluzioni oggi consolidate nella pratica delle attività portuali italiane.

COMMENTO

Ma le ecobonus ordinate da Grimaldi superano il cold ironing avendo installati due contenitori a bordo delle dimensioni di due tir contenenti batterie a litio per la energia della nave ormeggiata in porto...

LIBRI ED EVENTI

Appuntamenti alla LIBRERIA internazionale IL MARE di Roma

"Uomini e Parole dal fondo":

Il mondo dei Palombari della Marina Militare.

“Il sogno sostenibile: da Ponza alla Polinesia”

Due intense serate nei locali della Libreria Internazionale Il Mare via del vantaggio, 19 Roma. martedì 28 Novembre 2017 alle ore 18:30

"Uomini e Parole dal fondo": Il mondo dei Palombari della Marina Militare.

Partecipano:

Leonardo D'Imporzano, giornalista,
autore di "PALOMBARO. Pagine dal fondo" Ed.Magenes,
T.V. Mirco Di Niccola modera: Pippo Cappellano.

Giovedì 30 Novembre 2017 alle ore 18:30 "Il sogno sostenibile: da Ponza alla Polinesia"
di Giovanni Malquori Ed. Il Frangente sarà presente l'autore
presenta Giuliano Gallo scrittore e giornalista

La Marina Mercantile delle Due Sicilie di Lucio Militano Editoriale Il Giglio Pagg. 80, Euro 10,00

Abbiamo chiesto all'amico amm. Renato Ferraro autore della recensione e alla cortese direzione della Rivista Marittima di poter pubblicare questa presentazione come continuità storica del dibattito sui Savoia a Genova e al meridione dopo l'unità d'Italia. Ci sono spunti che i nostri lettori sapranno interpretare e commentare sicuramente.

Un libro che, sia pure in forma sintetica, per la sua densità e la messe di dati e notizie solitamente trascurati, che possono suscitare l'interesse di chi, come il sottoscritto, sia insieme desideroso di approfondire le proprie conoscenze in materia di marine mercantili, e nostalgico dei Borboni; beninteso non in senso politico, ma come orgogliosa rivendicazione dei tanti primati del Regno delle Due Sicilie.

Certo, sull'argomento esiste già l'opera fondamentale di Lamberto Radogna (1), ben più ampia e descrittiva, ma diciamo in una forma tipica di uno storico; al contrario, si vede che l'Autore qui recensito è invece un ingegnere navale e meccanico, già dirigente di attività cantieristiche, per cui vi sono approfondimenti di carattere tecnico ed economico altrimenti difficilmente reperibili.

Dunque, primati del Regno borbonico: tra questi, proprio le attività marinare risplendono di gran luce. Intanto, la flotta, di gran lunga la più folta e nutrita degli Stati preunitari, fatta salva quella dell'Impero austro-ungarico, che però aveva in Venezia, Trieste e i porti istriani e dalmati l'unico «sfogo» sul mare di uno dei più grandi e ricchi Stati multinazionali del tempo.

La flotta mercantile duosiciliana annoverava, oltre a bastimenti di grosse dimensioni adibiti a servizi internazionali, anche transoceanici, una gran quantità di unità minori: ma ciò era dettato dal grosso traffico di cabotaggio dovuto all'estensione delle sue coste, tutte arricchite da porti vivaci, retti da un'amministrazione molto efficiente, come ricordo che sottolineava Gaetano Serino, docente presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli, oggi Università Parthenope. Essa faceva capo ai «Capitani di Porto», antenati del moderno Corpo delle Capitanerie.

I quattordici porti più importanti sono immortalati in altrettante splendide tavole di Philip Hackert. Mi sembra giusto ricordare quali: Mola di Gaeta, Napoli, Sorrento, Castellammare di Stabia, Pizzo, Messina, Siracusa, Palermo, Manfredonia, Barletta, Trani, Bisceglie, Monopoli, Brindisi, Otranto, Gallipoli, Taranto.

E va tenuta anche presente l'esigenza di collegamento con le isole minori del Regno.

Iniziative armatoriali fiorivano in varie città portuali, sia di qua sia di là dallo Stretto. Non minore modernità e brillantezza vantava la cantieristica, che aveva il suo stabilimento di vertice nel Real Cantiere di Castellammare, creatura dal grande Giovanni Edoardo Acton, «il padre della marineria borbonica», di origini britanniche ma felicemente «napoletanizzato» e valorizzato da Ferdinando IV (poi I). Il cantiere, il maggiore dell'epoca in Italia, fu poi ampliato e ammodernato da Ferdinando II. Esso si avvaleva dell'ottimo legname reperibile nella foresta demaniale di Quisisana. Con l'avvento del vapore, le motrici erano anch'esse prodotte nel Regno, nella Reale Fabbrica di Pietrarsa, famosa per la produzione delle prime locomotive e del primo materiale rotabile d'Italia (oggi è sede del Museo Nazionale Ferroviario), ma anche da officine private. Infine, va ricordato un altro primato delle Due Sicilie: il segnalamento marittimo: basti ricordare che il primo faro lenticolare Fresnel a luce costante, con una sua propria successione di luci ed eclissi, entrò in funzione il 3 luglio 1841 sull'isolotto di Nisida. Nel 1843 fu realizzato, in sostituzione della vecchia lanterna, il faro di accesso del porto di Napoli. Si potrebbe andare avanti per molto ... Con l'invasione del 1860, sul Mezzogiorno si stese una cappa, dalla quale, a parte singole iniziative soprattutto proprio di armatori meridionali, si può dire che esso non si sia più ripreso. Basti pensare, come testimoniato dall'inglese Pope Hennessy, allo «smantellamento di alcuni impianti industriali del Regno delle Due Sicilie che, dopo l'annessione, furono smontati e trasportati al Nord, dove l'industrializzazione del neonato Stato italiano era stabilito che dovesse compiersi» (pag. 6).

Renato Ferraro

da Rivista Marittima Ottobre 2017

Libia, tra mare e terra

Dal Trattato di Bengasi alla crisi dei migranti nel Mediterraneo centrale.

Un bilancio del recente passato delle relazioni italo-libiche e la prospettiva di una sicurezza marittima comune. Roma, 5 dicembre 2017 ore 16.30 – 18.30 Confitarma, Piazza Santi Apostoli, 66

Evento organizzato dal CeNASS In collaborazione con Confitarma

Intervengono

Mario MATTIOLI Presidente Confitarma WELCOMING ADDRESS Amb. Francesco TRUPIANO già Ambasciatore italiano in Libia 2005-10

LE RELAZIONI DIPLOMATICHE ITALIA – LIBIA NEGLI ANNI 2000

Sen. Alfredo MANTICA già Sottosegretario di Stato agli Affari Esteri 2008-11

IL TRATTATO DI BENGASI E LA POLITICA ESTERA ITALIANA VERSO LA LIBIA

Amm. Alessandro PICCHIO già Consigliere militare al Presidente del consiglio: 2010-2012

L'ITALIA, L'EUROPA, LA NATO ED IL CONFLITTO IN LIBIA Amm. Fabio CAFFIO

Esperto di diritto del mare, Consigliere scientifico CeNASS

L'EVOLUZIONE STORICA E GIURIDICA DEL CONTENZIOSO SUL GOLFO DELLA SIRTE Luca SISTO Vice Direttore Generale Confitarma

da LIGURIA NAUTICA

Luna Rossa ed ETNZ svelano gli AC75 della 36esima Coppa America. Ecco come saranno

Una nuova era per la Coppa America: ETNZ e Luna Rossa svelano gli AC75

21 novembre 2017 | di Gregorio Ferrari

Con gli AC75 inizia ufficialmente una nuova era per la Coppa America. Luna Rossa e Emirates Team New Zealand hanno svelato i concept dei nuovissimi monoscafi con foil ad alte prestazioni con cui si chiude l'esperienza "multiscafi".

La Coppa America è da sempre l'avanguardia tecnologica per le barche a vela ed anche la prossima edizione si attesterà ai massimi livelli. Dopo quattro mesi di lavoro, i team di ETNZ e Luna Rossa hanno elaborato un concept impegnativo da portare ma in grado di mettere in risalto l'abilità degli equipaggi durante le regate.

Si tratta di un progetto improntato per il "match racing", a cui va aggiunta la sicurezza di un'imbarcazione autoraddrizzante in caso di scuffia. Per raggiungere questo obiettivo è stato studiato l'utilizzo di due derive basculanti a T, una per ciascuna delle mure, appesantite per aumentare il "momento raddrizzante" durante la navigazione e dare stabilità a basse velocità.

Coppa America: come navigheranno gli AC75?

Come navigheranno i monoscafi foiling della prossima Coppa America? In condizioni normali la deriva sottovento sarà abbassata per creare la spinta verticale in grado di far volare gli AC75, mentre quella sopravvento sarà completamente fuori dall'acqua per aumentare il braccio di leva e ridurre la resistenza. Sarà possibile servirsi di entrambe le derive, ad esempio nei pre-partenza ed in manovra per creare maggiore portanza e stabilità.

L'AC75 potrà virare e strambare in modalità foiling con minime riduzioni della velocità per regate match race combattute in ogni andatura. Anche il modo di portare la barca sarà cruciale, a cui va aggiunta la scelta delle vele, compreso il "Codice Zero" nelle condizioni di vento leggero. Il progetto vincitore ha messo d'accordo entrambi i team (ETNZ e Luna Rossa), che ora sono impazienti di introdurre gli AC 75 per la 36^Coppa America nel 2021.

Dalla Coppa America alla nautica da diporto: ecco cosa cambia

Se con i recenti multiscafi della Coppa America non vi sono state importazioni di rilievo nella nautica da diporto, con la prossima edizione la situazione dovrebbe cambiare.

Congiuntamente alle innovazioni del sistema di "foiling", Emirates Team New Zealand e Luna Rossa stanno lavorando sull'alberatura dell'AC 75, per far sì che non necessiti più di una gru per essere armato ogni giorno.

"La scelta di un monoscafo -ha affermato Patrizio Bertelli, presidente di Luna Rossa Challenge- era la condizione essenziale per un nostro nuovo coinvolgimento nell'America's

Cup. Il concept della nuova classe AC 75, che i designer di Team New Zealand e di Luna Rossa hanno sviluppato insieme, aprirà nuovi orizzonti per la competizione velica ed in futuro anche per la nautica da diporto. E' un concept moderno, tecnologicamente avanzato e sportivamente impegnativo che darà luogo -ha concluso Bertelli- a 'regate di duello' appassionanti e combattute".

News da ingegneri.info

Il certificato di idoneità statica dell'immobile? 7 italiani su 10 non sanno cosa sia !

Il 71,2% di chi cerca casa non conosce il certificato di staticità, né tantomeno sembra preoccuparsi della salute dell'immobile che sta acquistando. L'indagine di Immobiliare.it Quanti immobili hanno un certificato di staticità? Poco importa saperlo, se la quasi totalità degli italiani non sa che cosa sia. È proprio così, inutile stupirsi: se i cittadini hanno compreso il valore portato da certificazioni come quella relativa alla classe energetica di un immobile o quella sua tenuta antisismica, in pochi, pochissimi a dire il vero conoscono il certificato di staticità del fabbricato.

A riverlarlo è l'indagine fatta da Immobiliare.it tra sei mila utenti del sito. Da queste domande, risulta che il 71,2% di chi cerca casa non conosce il certificato di staticità. E, nonostante oltre il 60% dei rispondenti abbia detto di essere piuttosto preoccupato della staticità dell'edificio in cui vive, l'84% di loro non ha mai avuto modo di informarsi circa lo stato del proprio fabbricato.

La consapevolezza sul tema da parte dei non addetti ai lavori risulta bassa anche alla luce di quanta importanza viene attribuita alla staticità degli edifici al momento della scelta di una casa: analizzando le risposte raccolte dal portale, si scopre che solo per un utente su tre questo aspetto è rilevante al momento dell'acquisto. Ma quando si è paventata l'ipotesi di un edificio danneggiato da piccoli cedimenti alle fondamenta o da crepe nelle murature portanti, l'atteggiamento di chi ha risposto al sondaggio è cambiato: il 53% infatti ha risposto che in casi come questo valuterebbe altri immobili nella zona, piuttosto che comprare casa in uno stabile non molto sicuro per sé e la propria famiglia

UNA ESCURSIONE A BORDO DI UN FARO SPECIALE la LANTERNA di Flavio Scopinich

Pubblichiamo senza immagini un reportage che ci ha inviato l'ing. Flavio Scopinich sulla visita alla Lanterna di Genova organizzata dalla analoga associazione dei fari presieduta dalla Anna Maria Lilla Mariotti . Non vogliamo fare campa nilismo, inviatiamo chi ha qualcosa da raccontare sui fari italiani di inviarci le loro descrizioni e i mpressioni.

Cari Amici,
ho avuto l'opportunità di visitare la "Lanterna" di Genova, una visita, che ha coronato un desiderio che coltivavo fin dalla nascita, ma che pur abitando a Genova, non ero mai riuscito

a soddisfare. La “Lanterna”, è il faro medioevale più antico del mondo, dopo la “Torre de Hercules” a La Coruña In Spagna (che risale al II° Secolo D.C.); un faro, che con il trascorrere del tempo, ha sempre caratterizzato e marcato indelebilmente il paesaggio genovese. La sua struttura a doppia torre, nella cui parte inferiore spicca la Croce di San Giorgio (stemma che i Genovesi hanno conservato anche dopo le Crociate), è stata costruita intorno al 1500; la sua ardita alta struttura (fino al 1902 era il faro più alto del mondo), collocata sulla estremità del colle di San Benigno, abbinata alla sua età, l’hanno di fatto promossa quale simbolo internazionale di Genova.

Pensandoci bene, il fatto che il simbolo di Genova sia un faro, rientra forse nello spirito più vero, recondito e marittimo della città e dei suoi abitanti; fatto che evidenzia le sue peculiarità, quali le attività commerciali e mercantili, che questa antica torre, possiede tutt’oggi, avendo precise funzioni pratiche ed intimamente legate ai traffici marittimi, che convergono su Genova. Una costruzione funzionale, che assurge a monumento, capace di ricordare perennemente la potenza della Repubblica di Genova e le sue capacità imprenditoriali, la cui attività marittima nei secoli, ne resero una Repubblica, temuta e rispettata (non per niente, fino alla fine del 1280, gli Inglesi pagavano alla Repubblica Genovese il diritto di issare la Croce di San Giorgio a poppa delle loro navi, per potere attraversare il Mediterraneo senza

Il faro è stato costruito su di uno scoglio (una volta separato dalla terra ferma), situato nella parte bassa e meridionale del colle di San Benigno; uno scoglio alto ben 40 (m)., aggiungendo al quale i 77 (m.) dell’altezza della Lanterna, la sommità del faro, si ritrova a ben 117 (m.) s.l.m. e la potenza dei 1000 (Watt) della lampada, sono capaci di produrre una luminosità pari a 71920 (candele), luminosità, che consente di vedere i segnali luminosi della lanterna, ad oltre 50 (Km.) di distanza.

La lanterna, è circondata da bastioni e mura che costituivano le fortificazioni del suo sistema difensivo; all’interno del quale è stato allestito il Museo della Lanterna, ospitato in 7 sale; le 4 sale dei fucilieri, collegate da una galleria in pietra alle 3 sale dei cannoni. Per chi facesse la passeggiata a piedi, accanto alle fortificazioni è stato realizzato un Parco Urbano che sale fino alla sommità delle fortificazioni, in alto delle quali, si può godere il pittoresco panorama della città.

Dopo avere piacevolmente costeggiato l’esterno delle mura difensive della Lanterna, si arriva alla porta di accesso del Museo della Lanterna. Accesso, che avviene attraverso una porta ricavata nelle mura, protetta da una inferriata metallica, passata la quale, si entra nella prima delle 4 sale dei fucilieri. Anticamente, le 4 sale dei fucilieri, erano occupate dai fucilieri, che potevano così mantenere sotto tiro le persone che entravano in Genova, attraverso la “Porta della Lanterna”. Attualmente queste sale, vengono utilizzate per mostrare filmati ed esporre pannelli che testimoniano: storia, cultura e tradizioni genovesi;

Entrata Museo Stanza Fucilieri Galleria di collegamento in pietra

Un classico esempio delle testimonianze che si possono trovare, è rappresentato dalla riproduzione del: “Grande Panorama di Genova” realizzato dal pittore PARKE (1790 – 1835), riproduzione di uno sviluppo pittorico a cilindro che consente (unendo i due lembi opposti), di avere una veduta a 360°, una tecnica pittorica, abbastanza in voga nel 1800; dove il bordo destro (che rappresenta Capo Mele), deve essere unito al bordo sinistro dove è rappresentata il proseguo della riviera di ponente.

Veduta a 360° di Genova rappresentata nella riproduzione del quadro del pittore Parke. Passato il tunnel di pietra, si arriva alla prima delle 3 “sale dei cannoni”. Sale da cui (nei tempi passati), i cannoni della guarnigione, controllavano la strada sottostante, via di comunicazione che veniva utilizzata per trasportare le merci in città attraverso la “Porta Nuova”. All’interno delle sale sono esposte interessanti attrezzature dei fari e di vari moderni sistemi di segnalazione per le navi.

Nella sala centrale, certamente degna di nota, è esposta una ottica rotante, dotata di lenti a prisma FRESNEL, simile a quella utilizzata sulla sommità della lanterna. L'ultima sala, usualmente adibita a Book Shop, era stata adibita a sala conferenze per la presentazione, da parte dell'autrice Nilla Mariotti, del libro inedito: "Il Naufragio della Baleniera ESSEX e la leggenda del Moby Dick". Libro interessante, che narra la vera storia della Baleniera "ESSEX", affondata nel pacifico il 20 novembre 1820, a causa di ripetuti speronamenti da parte di un Capodoglio. Evento raro, ma non unico, in quanto anche la baleniera "Ann Alexander" il 20 agosto 1851, subì la stessa fine.

Dispositivo a lente di FRESNEL rotante Presentazione libro "Il Naufragio della Baleniera ESSEX"

Ma la interessante presentazione del libro, non era la sola "chicca" della giornata, si è aggiunta inaspettatamente la donazione (da parte del Campione Mondiale di Modellistica Navale), di un modellino della Lanterna, che oltre la struttura quadrata a 2 torri, è anche "funzionante", nel senso che la luce sulla cupola si accende e la lente ruota con periodo di 8 sec. come nella lanterna originale

Donazione del modello funzionante al museo della lanterna Dettaglio luce della lanterna Finalmente, era arrivato il momento "clou" della giornata, la visita alla cupola luminosa della lanterna, quale ricompensa molare, per avere effettuato la salita a piedi lungo le scale interne, nella parte più estrema in cima alla lanterna, uno scherzo non da poco, in quanto bisogna inizialmente affrontare la salita della torre inferiore, una salita composta da ben 172 gradini; mentre occorre scalare ben 365 gradini (uno per ogni giorno dell'anno), per completare l'intera salita fino alla terrazza superiore, dalla quale, malgrado la scarsa luce e la giornata nuvolosa, è stato comunque possibile ammirare il panorama di GENOVA dall'alto.

Panorama della città dall'alto.

La vista sulla città, che si gode dal terrazzo dell'ultimo piano della lanterna, è a dir poco speciale, e compensa ampiamente per le forze spese per la salita lungo le ripide scale interne alle due torri.

Sia il porto antico, che la ruota panoramica (che risulta essere in linea con il "Bigo") appaiono in tutto il loro splendore

Veduta generale del Porto Antico Ruota Panoramica allineata con il "Bigo"

All'interno della terrazza, ci sono le 2 ultime rampe di scale che portano al gruppo ottico rotante dove il trasparente caleidoscopio costituito dai prismi circolari delle lenti di FRESNEL, concentra la luce verso l'orizzonte a segnalare alle navi la posizione di Genova; mentre il cielo grigio, nella direzione del sole al tramonto, assume un colore rosso-fuoco, un colore beneaugurale ricordando il proverbio: "Rosso di sera, Bel tempo si spera!".

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

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Monsignor Giovanni Della Casa, 1503 - 1556 Da "Galateo(o vero de' costumi)"1551

UN PO' DI BUONE MANIERE, PERBACCO!

"Non si dee alcuno spogliare e spezialmente scalzare in publico, cioè là dove l'onesta brigata sia; chè non si confà quello atto con quel luogo e potrebbe anco avvenire che quelle parti del corpo che si ricuoprono si scoprissero con vergogna di lui e di chi le vedesse. Né pettinarsi, né lavarsi le mani si vuole fra persone, chè son cose da fare nella camera e non in palese; salvo (io dico del lavar le mani) quando si vuole ir a tavola; perciocché allora si convien lavarsele in

palese, quantunque tu niun bisogno ne avessi, affinché chi intinge teco nel medesimo piattello il sappia certo. Non si vuol medesimamente comparir con la cuffia della notte, né allacciarsi anco le calze in presenza della gente... Sono alcuni che hanno per vezzo di torcere la bocca o gli occhi, o di gonfiar le gote o di soffiare, o di far col viso simili diversi atti sconci. Costoro conviene del tutto che ne rimanghino perciocché la dea Pallade, secondamente di quanto mi fu detto da certi letterati, si diletto un tempo di sonare la cornamusa (flauto) ed era di ciò solenne maestra. Avvenne che, sonando ella un giorno a suo diletto sopra una fonte, si specchiò nell'acqua ed, avvedutasi dei nuovi atti che sonando le conveniva fare col viso, se ne vergognò e gittò via quella cornamusa. E nel vero fece bene, perciocché non è stormento (strumento) da femmine, anzi di sconviene parimenti a' maschi, se non fossero cotali uomini di vile condizione che 'l fanno a prezzo e per arte (mestiere).

Non si voglia fare cotali risa sciocche né anco grasse o difformi, né ridere per usanza e non per bisogno. Né de' i tuoi motti voglio che tu rida, che è un lodarti da te stesso. Egli tocca di ridere a chi ode, e non a chi dice... Ed io udii già raccontare (che molto ho usato con persone scienziate) che un valente uomo, il quale fu nominato Pindaro, soleva dire che tutto quello che ha in sé soave sapore ed acconcio fu còndito per mano della Leggiadria e della Avvenentezza (bellezza non solo fisica ...”

F I N E