DL NEWS Costume, cultura di mare e di terra

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 21 dicembre 2017

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

AI LETTORI

Non voglio mandare per l'ultimo foglio 2017 auguri " circolari ", seppur ben accetti; vorrei che arrivasse in ognuno di voi in questi giorni preziosi il nostro pensiero grato e affettuoso per averci seguito e apprezzato in questo lungo anno; lo facciamo insieme a Vittorio G. Rossi , che ha sempre interpretato con saggezza lo spirito dell'uomo.

"Siamo nuovamente in guerra , una serie di conflitti diffusi che si richiamano alle religioni e alle civiltà e in questo pentolone i parlatori di mestiere hanno buon gioco.
C'è una differenza fondamentale tra la nostra e le altre religioni: la confidenza , come la chiamo io. Nelle altre religioni non c'è questo rapporto di quasi familiarità .
Te lo spiego.
Noi, quando assumiamo l'ostia sacra , il Corpo di Cristo, cioè Dio, stiamo generalmente dritti in piedi come se fosse pane.
Noi ci rivolgiamo a Dio , e lo chiamiamo Padre nostro che sei nei cieli.
Nelle religioni che ho conosciuto non ho mai sentito chiamare Dio con tanta confidenza e dolcezza come Padre Nostro .
E questo Padre l'ho sentito tante volte in mare, nei momenti più difficili , e le decisioni le prendeva lui".

Vittorio G. Rossi

(Da Colloqui con VGR di Decio Lucano)

E' MANCATO IL PROFESSOR ALDO MARLETTA

Il 20 notte è spirato a Genova il professor Aldo Marletta .
Novant'anni compiuti in luglio , il professor Marletta è stato Professore e poi Preside dell'Istituto Nautico San Giorgio (tranne un periodo ad Ancona) dal 1953 al 1997.
Educatore, organizzatore ed estensore dei progetti sperimentali Orione e Nautilus per l'istruzione nautica, è stato un innovatore della preparazione dei giovani avendo già negli anni

settanta programmato e attuato l'alternanza scuola/lavoro con gli stage a bordo delle navi mercantili degli allievi nautici.
In pensione , alternava Genova con la sua Catania, la scuola perde un suo uomo insigne e forse insostituibile. Alla famiglia del caro amico e indimenticabile preside Aldo Marletta le nostre condoglianze.

TIBERIO DOVE SEI?

Un pacco spedito venti giorni fa da Roma da Poste Italiane per Genova, indirizzo corretto, è rimasto in giacenza a Piacenza e invece di essere smistato a Genova è ritornato al mittente. E pensare che Tiberio dalla sua Capri spediva a Roma la posta " imperiale " che tra mare e cavalli arrivava al Senato in 48 ore! Quella era comunicazione e infrastrutture, logistica e tempismo.

LE SFIDE DEL PROSSIMO ANNO
QUANTO COSTA LA NAVE INTELLIGENTE ?

Ogni anno è l'anno delle sfide, soprattutto nelle tecnologie, la casa smart, l'ufficio 4.0, la fabbrica online, il porto robot, l'istruzione digitale.., e il 2018 sarà l'anno delle navi robot, o meglio dei passi avanti verso questo obiettivo. Intanto la nostra prua ideale va verso una diffusione della propulsione a gas , della elettrificazione nei sistemi ausiliari a bordo , di progetti di scafi e di materiali compositi, della digitalizzazione sempre più spinta.
La sfida della nave autonomous, dall'intelligenza artificiale , per dire la nave senza equipaggio , è il banco di prova di industria, di produttori, di armatori, di cantieri , di laboratori di ricerca avanzati e attivi dalla Norvegia al Regno Unito al Giappone.
Non bastano i primi esperimenti su rimorchiatori o piccole unità , l'obiettivo non è solo tecnologico peraltro già pronto come abbiamo documentato in precedenza, il problema da risolvere è economico e competitivo oltre a coinvolgere altre esigenze di politiche e giuridiche alle quali ci avviciniamo lentamente, il che significa un nuovo mondo marittimo nei trasporti .
Questo sistema quanto costa ? Sono sufficienti le economie di scala delle grandi compagnie ? Chi paga i danni fatti dalle navi drone o con equipaggio ridottissimo ? E dove trovare personale navigante qualficatissimo pronto a sacrificarsi in caso di sinistro ? Lo scenario dei sinistri di una nave di questo tipo è vastissimo, impensabile.
Le navi aumentano sempre di più nelle dimensioni.
Nessuno finora ha fatto i conti , anche perchè mancano delle esperienze , solo i modelli matematici ci possono aiutare simulando tipologie di navi e linee commerciali.
Una tecnologia assistita da terra con migliaia di sensori a bordo, e a terra personale dedicato devono affrontare e assicurare la navigazione e il traffico commerciale accettando un radicale cambiamento delle leggi del mare e della gestiione del personale.
Se ne sono accorti pochissimi, tranne gli addetti ai lavori, che viviamo in un altro mondo marittimo dove non c'è solo la tecnologia nella conduzione della nave e del complesso armatoriale. Dai registri internazionali (di paesi a larga tradizione marittima) con equipaggi di varie nazionalità, dal comandante al mozzo prendendo come esempio l'Italia , lanave è sottoposta a leggi internazionali come l'IMO, le direttive UE, le legislazioni degli stati cui appartengono gli equipaggi , il nostro Codice della Navigazione che " arranca " con fatica per tenersi aggiornato.
Le sfide sono tante , bisogna rincorrerle o creare prima le basi di un sistema

omnicomprensivo che contemperi le diverse realtà di questo mondo economico marittimo , oppure lasciamo che il progresso, come è sempre stato, ci porti dove vuole lui ?
In ogni modo ogni nave è di per sé più o meno" intelligente" , ma soprattutto ha un cuore.
D.L.

INFRAZIONI DALLA UE IN VISTA ALL'ORIZZONTE

L'avvio alla carriera del mare è cambiata radicalmente, ma i nostri addetti ai lavori non se ne sono accorti

Caro Decio, forse il DL NEWS n.43 da te appena inviato è l'ultimo del 2017, comunque desidero inviarti un mio pensiero che spero vorrai includere nel tuo prossimo foglio. Innanzitutto vorrei fare gli auguri a tutti i tuoi collaboratori, lettori ed a tutti coloro che leggono i tuoi/nostri fogli " On Line", o che scrivono con una certa regolarità, pensionati o ancora attivi. Va notato, a parere mio, che, con una certa frequenza, scrivono collaboratori, sia uomini che donne, che vanno un po' fuori dallo schema base del D.L. stesso che in genere si occupa di noli, di problemi portuali, di "shippping" in generale, o di "manning"e d'altro similare…Sempre, a parer mio, ciò è piacevole poiché dà un tono un po' diverso dai contenuti tecnico-navali. Personalmente, io Ugo Dodero, sono uno di quelli che ha sconfinato un po' dalla retta via dello "Shipping" scrivendo, tra l' altro , quel testo " Natale a Boccadasse con le zie Giovanna e Maria " che tanti ricordi ha sollevato tra gli anziani come me delle classi 1930-1935….ed in particolare al Com.te Stefano Giacobbe con la sua "Cornigliano la bella " della sua infanzia. Lo ringrazio ancora per le gentili espressioni nei miei confronti. Ho letto con interesse, ma pure con una certa preoccupazione " La corruzione nell'Istruzione e Formazione Nautica in Italia ", argomento già trattato in precedenti DL NEWS sul fatto che in Italia esistono innumerevoli centri di formazione post- Nautico (centri privati magari neanche censiti) per ottenere a pagamento i certificati necessari per imbarcarsi.
Caro Decio, da quanti anni oramai " ci spendiamo " per avere un percorso professionale degli Allievi post Nautico eguale per tutti per poter accedere ad una facoltà triennale – primo livello - per poter imbarcare come Aliievo Laureato, l' Allievo post nautico come avviene oramai in tutto il mondo ? In verità se ne è parlato un po' quando il com.te Lettich Presidente del Collegio CLC e DM ha chiesto a Roma che almeno gli Allievi post-Nautico siano esentati dal pagamento dei Certificati ed altri documenti occorrenti per l'imbarco, con pagamento a carico dello Stato….Silenzio, nebbia…Pura verità ciò che ha scritto il Prof. Silvestro Sannino sugli stratosferici compensi ai più noti conduttori televisivi ..I compensi, già di per se stessi eclatanti, sono senz'altro eccessivi rispetto a ciò che fanno, ma qui la questione è meramente politica e non avremo mai una soluzione. E' come chiedere al Ministero della Pubblica Istruzione ed al Ministero dei Trasporti di deliberare, una volta per tutte, il percorso formativo di cui parliamo da sempre. Me l'auguro, ce lo auguriamo tutti.
Egual silenzio o nebbia per l'imbarco a bordo dell'Uff.le Elettronico.
Ugo Dodero

COMMENTO ***L'Unione europea ha aperto una procedura di infrazione – scrive informazionimarittime- sulla formazione e istruzione dei lavoratori marittimi, nonché della loro definizione e revisione , sul riconoscimento dei certificati, per non essere in linea con i***

regolamenti UE in materia di lavoro (ILO e MLC 2006, STCW). Abbiamo due mesi di tempo per rispondere, altrimenti saremo deferiti alla Corte di giustizia europea. Hai capito caro Ugo come siamo protetti sotto l'ombrello del MIT ?
Eppure – e lo ripubblichiamo - in Italia ci sono circa sessanta centri che operano nei corsi professionali per i certificati necessari per gli esami del personale marittimo e una decina di esami solo per l'ottenimento del titolo di Ufficiale di guardia ; ma i corsi non sono tutti in un unico centro, i candidati , allievi, devono saltellare da una città all'altra, pagare, prenotarsi, insomma un iter da paese infelice. Poi devono iscriversi in Capitaneria per sostenere l'esame , e anche qui bisogna appellarsi a un calendario che varia da città a città. Auguriamoci che Guardia Costiera e Guardia di Finanza indaghino in tutti i centri, in tutte le sedi di esame, presso tutti gli istituti nautici , affinchè almeno vengano individuati, a tutti i livelli compreso i ministeri, i responsabili di una situazione abominevole. Ma la UE ci sanziona !
Ti do una buona notizia : c'è uno studio dell'Università di Genova , Ingegneria, per l'ottenimento della laurea breve dopo l'Istituto Nautico . Ne parleremo. (DL)

ASSICURAZIONE E CULTURA
Si è svolta presso la prestigiosa sede del Palazzo del Principe, il giorno 13 dicembre , la cena natalizia di Auguri della SIAT, una società cui siamo legati da un disinteressato tessuto culturale fatto di uomini e di navi .
E' stato un anno importante il 2017 per la società di assicurazioni marittime e di trasporti con sede a Genova che ha visto il festeggiamento per i suoi 50 anni di attività, e la serata oltre alla presenza delle massime cariche societarie (l'A.D. Federico Corradini e il Vice Presidente Francesco Berardini), è stata corroborata autorevolemtbe dalla presenza del Sindaco di Genova Marco Bucci e del Vice Sindaco Stefano Balleari, proprio a sottolineare e consolidare il forte legame che ha SIAT con la citta, dove nella sua sede di Via V Dicembre si svolgono tutte le varie attività sia assuntiva che di liquidazione.
Non possiamo che augurare a SIAT, in un momento di forte concorrenza internazionale, di navigare con il suo know how di tradizione e di competenza , di personale qualificato in un mare sempre tranquillo verso approdi redditizi. (DL)

---

27 NUOVE NAVI DA CROCIERA NEL 2017

VARD COSTRUIRÀ LA PRIMA NAVE DA CROCIERA ARTICA A LNG PER PONANT

TRIESTE , 8 dicembre 2017 – La controllata di Fincantieri Vard Holdings Limited ("VARD") – una delle maggiori società al mondo nella produzione di navi speciali – ha firmato un contratto del valore di circa 270 milioni di euro con la società armatrice francese PONANT per la progettazione e la costruzione di una nave da crociera di lusso destinata ai viaggi polari, che verrà consegnata nel secondo trimestre del 2021.
L'esclusivo e modernissimo expedition vessel ibrido elettrico con propulsione LNG è stato sviluppato da PONANT, Stirling Design International, Aker Arctic e VARD. La nave è specificamente progettata per raggiungere destinazioni polari come il Polo Nord geografico (90° di latitudine Nord), il Mare di Weddell, il Mare di Ross e l'Isola di Pietro I. L'unità, che

sarà classificata come Polar Class 2, soddisferà gli standard più elevati di ecocompatibilità e sicurezza. Si tratta in assoluto della prima nave da crociera con caratteristiche di rompighiaccio ibrida elettrica a propulsione doppia, dotato di batterie ad alta capacità e stoccaggio di LNG a bordo. Sarà inoltre dotato di due elicotteri negli hangar interni. L'expedition vessel di PONANT, con una stazza lorda di circa 30.000 tonnellate, sarà lungo circa 150 metri, largo 28, e potrà raggiungere una velocità di crociera di 15 nodi. La nave potrà ospitare 270 passeggeri in 135 cabine, oltre ad un equipaggio di 180 persone. Fincantieri possiede il 79,69% del capitale di VARD e ne consolida integralmente i risultati.

SEMPRE PIU' NAVI DA CROCIERA E MILIONI DI CROCIERISTI PER IL 2018

Nel 2018 sulle navi da crociera della flotta mondiale si imbarcheranno 27,2 milioni di persone (+5%) Il prossimo anno le compagnie di navigazione prenderanno in consegna 27 nuove navi tra unità oceaniche, fluviali e speciali
Nel 2018 il numero di persone che in tutto il mondo effettueranno vacanze sulle navi da crociera salirà del 5% circa. Lo prevede la Cruise Lines International Association (CLIA), l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, secondo cui il prossimo anno il numero di passeggeri salirà a 27,2 milioni rispetto ai 25,8 milioni di crocieristi stimati nel 2017. Nell'ultima edizione della propria pubblicazione sulle prospettive del settore crocieristico, la CLIA evidenzia che nel quinquennio 2011-2016 il numero dei crocieristi è aumentato del +20,5% e che il prossimo anno, per far fronte all'aumento della domanda, le compagnie prenderanno in consegna 27 nuove navi tra unità oceaniche, fluviali e speciali. InforMare 15 dicembre

---

CULTURA

MOSTRE E LETTURE

IL MACCHINISTA
Il nuovo romanzo di Guido Barbazza

Il macchinista. Il nuovo libro di Guido Barbazza , Magenes editore , sarà presentato il 23 Dicembre 2017 ore 17:30 a Pra' Cappellina di San Bartolomeo Palazzo Municipale di Pra' Piazza Bignami Genova – Pra' .

Achille. Achille Carbone. Di quell'uomo, nessuno ha mai più sentito parlare. Ancora oggi mi domando se sia realmente vissuto, o se sia solo il frutto della mia immaginazione, **scrive l'autore.**
Il protagonista del libro è ispirato ad un personaggio realmente vissuto a Genova –

Pra', navigante nelle viscere infernali delle navi, tra caldaie roventi, macchinari che trasudano nafta e nauseabonde sentine.
Un vero uomo di mare.

ANDREA PANIZZI E CARLO DAPPORTO

I "Martedì" de a Compagna riprenderanno in Sarzano il 9 gennaio 2018 ore 17.00 con Andrea Panizzi: Lo sguardo del "Maliardo": Carlo Dapporto, grande comico ligure!
Info: Per programmi segui il link:
http://*www.acompagna.org/rf/mar/index.htm*

STORIA VERITA'

La rivista Storia Verità, rivista " politicamente scorretta " di studi storici , settembre/dicembre è uscita in tempo come una cometa di Natale; ne siamo felici, per l'editore e direttore responsabile il giornalista e storico Alberto Rosselli che firma l'editoriale " contro la filosofia del nulla " , citando il libro Nuovi Orientamenti di Piero Vassallo, noto filosofo, politologo ed esperto studioso di Storia del Cristianesimo. Altri profondi articoli di questo numero dedicato alla storia degli Stati Uniti , corredano l'interessante fascicolo . Nuova Aurora Editrice, *www.storiaverita.org*

BACHERONTIUS

Periodico di attualità , cultura, politica e satira fondato nel 1969 da Marco Delpino, novembre 2017, con ampi servizi sulle pub bliche istituzioni e il rispetto dell'ambiente, saggi, critica, rassegna di scrittori e poeti italiani, dibattito, il Premio Letterario Internazionale Santa Margherita Ligure Franco Delpino. *www.tigulliana.org*

TUTTI I LIBRI DI MARE

Nella libreria al centro di Roma, dalla esperienza e tradizione di ormai mezzo secolo ,
Il Mare Libreria Internazionale Via del Vantaggio 19 00186 Roma - Italy
tel/fax +39-06.36.12.155/06.36.12.091 e-mail: *ilmare@ilmare.com; sito: www.ilmare.com*
blog: www.maremagazine.com

LUSSINO

Foglio della comunità di Lussinpiccolo, dicembre 2017, Storia, Cultura, Costumi, Ambiente, Attualità dell'Isola di Lussino, diretto da Licia Giadrossi-Gloria Tamaro, un'ampia rassegna della storia e dell'attualità di luoghi e personaggi dell'Adriatico …
Con un significativo calendario di navi che appartenevano a quelle terre o che traevano origine da isole a noi vicine. *Www.lussinpiccolo-italia.net*

LE GRANDI MOSTRE STORICHE

di Stefano Briata

L'ICONOGRAFIA DI GENOVA E DEL SUO FARO TRA MEDIOEVO E PRESENTE

GENOVA . Il 24 novembre ho visitato la mostra dedicata alla Lanterna di Genova, simbolo della città, intitolata "La città della Lanterna. L'iconografia di Genova e del suo Faro tra medioevo e presente", allestita al Teatro Falcone di Palazzo Reale (in origine Balbi-Durazzo), che si trova in Via Balbi, a pochi metri dalla stazione FS di Genova Piazza Principe, aperta al pubblico fino al 4 febbraio 2018.
Per informazioni cliccare su http://*www.lanternadigenova.it/mostra-palazzo-reale/*
Il faro medioevale è stato l'elemento che ha caratterizzato il paesaggio urbano sin dalle prime rappresentazioni della città. La sua struttura eccezionale (fino al 1902 è stato il faro più altro del mondo), la posizione emergente al limite estremo del colle di San Benigno, l'hanno promossa spontaneamente come uno dei simboli principali dell'Imago Urbis.
La città, nel corso del tempo, ha scelto molteplici emblemi ed insegne per essere riconosciuta all'esterno: il Vessillo di San Giorgio, la Madonna Regina di Genova, i Santi Patroni, il doge, Giano bifronte, la porta mutuata dal titolo latino Ianua. Eppure la Lanterna, monumento unico nel panorama dei porti del Mediterraneo, è sempre riaffiorata prepotente come elemento distintivo. Vera e propria Mirabilia Urbis, compare tanto nelle carte nautiche quanto nei documenti ufficiali, sui frontespizi dei libri e nelle immagini pubbliche, a suggello dell'efficienza e della stabilità del porto, elemento cardine dell'iconografia dell'intera città. E che il simbolo di Genova fosse un faro rientra forse nello spirito più autentico della città. Una svettante torre antica con precisa funzione pratica e intimamente legata alla navigazione, un monumento che rimanda alle imprese che resero la Repubblica ricca, temuta e rispettata.
Se nel linguaggio comune Genova, dunque è ancora la città della Lanterna, la mostra ripercorre le tappe di uno dei principali monumenti del paesaggio genovese. Dalla prima rappresentazione figurata nota, quella che appare sulla copertina di un manuale di conti del 1371, alle cartoline postali otto-novecentesche. Dalle xilografie con le antiche vedute della città alle affiche con i transatlantici per il turismo moderno. Dagli oggetti che ancora oggi ne documentano la primitiva funzionalità (il vaso d'olio utilizzato come combustile per alimentare la luminosità), agli oggetti della contemporaneità che ne consacrano il valore simbolico (la maglietta del calciatore). Dai documenti che testimoniano l'assidua cura dei Padri del Comune nelle manutenzioni e negli ammodernamenti, ai simboli di chi nel porto, all'ombra della Lanterna, ha lavorato per generazioni. Dalle incisioni che ne hanno fatto elemento imprescindibile della Forma Urbis, ai dipinti che l'hanno ripresa da sola o immersa in un paesaggio struggente per bellezza e fragilità.
La città trova le sue prime descrizioni visive nelle xilografie di fine Quattrocento, l'inizio di un percorso sull'iconografia urbana che il visitatore potrà percorrere nelle sezioni successive.
Le illustrazioni, tratte per lo più da testi storici, ripetono la ripresa dal mare delle carte nautiche della fine del Medioevo (Sercambi, Beccari e De Pareto). Gli autori aggiungono però la corona delle colline e delle mura che proteggono la città turrita, i campanili delle chiese e gli edifici civili. Espandono e descrivono con più dettagli l'arco del porto con i vascelli, i pontili e i due bastioni della Torre dei Greci e della Lanterna.
Nelle incisioni esposte il visitatore troverà una selezione delle più importanti stampe della città pubblicate tra la seconda metà del Cinquecento e la fine dell'Ottocento. Genova è raffigurata dal mare con ripresa dall'alto, ripetendo gli elementi di una visione che tenderà a codificarci:

l'arco del porto, le colline turrite, il centro abitato stretto tra le turrite mura medioevali, la Lanterna. Alzandosi il punto di ripresa, l'occhio dei disegnatori e cartografi riesce ad abbracciare anche le valli che incorniciano la città, i due principali corsi d'acqua (Polcevera e Bisagno), i ponti e le strade, le alture e i monasteri.
La Lanterna è stata testimone di grandi eventi storici. Non sono dunque solo i commerci e i traffici a stimolare vedute e celebrazioni, ma, come il visitatore può ammirare anche in questa sezione, anche le imprese belliche. Il XVII secolo si concluse con un evento che restò impresso negli annali e nelle memorie più minute: il bombardamento francese da parte della flotta del Re di Francia Luigi XIV (detto anche Re Sole) di maggio del 1684. Il re di Francia punisce i genovesi per i loro rapporti commerciali con il Levante e per giorni la città resta sotto i colpi delle palle da cannone dei vascelli francesi, con enormi danni agli edifici e alla popolazione. Se in passato si celebrarono gloriose spedizioni per liberare il vicino Oriente, qui è un avvenimento di opposta valenza simbolica a produrre un eccezionale numero di rappresentazioni: il porto quale teatro di forze lontane ed ostili, che insidiano la fortunata posizione strategica della Repubblica al centro del bacino del Mediterraneo.
La Repubblica di Genova, nel corso del tempo, scelse molteplici emblemi e insegne per farsi riconoscere all'esterno: tra i molti che potremo ricordare, vanno citati naturalmente lo stemma con la croce di San Giorgio o la Madonna Regina di Genova. In questa sezione il visitatore troverà invece una selezione di opere nelle quali è la Lanterna stessa a simboleggiare la città. Dal Mercurio ligustico personificazione del genio del commercio genovese, alle lanterne che svettano sugli sfondi dei ritratti ufficiali di dogi, sovrani, patrizi e senatori. Dalle illustrazioni d'antiporta di atlanti storici a quella celebre tratta dal volume "Armi delle casate nobili della città di Genova" (1634), l'immagine della città e del suo faro si sovrappongono e si identificano in modo inestricabile.
Abbiamo già visto in precedenza il rapporto stretto tra i primi fotografi e i pittori di paesaggio che, soprattutto a metà Ottocento, intrecciarono le loro esperienze, condividendo punti di stazione, inquadrature e una percezione nuova, più attenta alla luce e alla realtà quotidiana. In questa sezione il visitatore troverà una scelta di antiche fotografie della Lanterna e del porto di grandi fotografi attivi a Genova e in Liguria, primo fra tutti August Alfred Noack (Dresda 1833 – Genova 1895). Questi scatti, ancora in debito con il vedutismo di primo Ottocento, documentano anche le trasformazioni che la rivoluzione industriale impose al porto di Genova e al suo scenario naturale, fino al taglio del colle di San Benigno nel secondo quarto del Novecento che avrebbe stravolto per sempre il paesaggio del porto e del faro.
Le antiche cartoline postali ci restituiscono un mondo scomparso. È il caso soprattutto del gruppo di immagini che riprendono la Lanterna da Sampierdarena e mostrano una parte della città che ha subito trasformazioni radicali e che all'osservatore moderno pare irriconoscibile. Spiagge e lidi, la strada costiera con i suoi traffici, le ville patrizie con le terrazze, il tunnel per il tram, l'idroscalo, sono documentati da questi scatti pieni di fascino. Anche nelle vedute del turismo internazionale e del commercio, in quelle che commemorano le visite ufficiali dei sovrani, le processioni religiose, le parate militari, la Lanterna si fa, di volta in volta, simbolo della città, elemento irrinunciabile del paesaggio urbano, fondale scenografico, emblema.
Non si può dimenticare che, sin dalle sue origini, il porto di Genova sia stato anche lo sfondo di un importante epopea di lavoro manuale. Questa sezione vuole essere un omaggio agli uomini che, all'ombra della Lanterna, hanno lavorato nei secoli passati, spesso in condizioni difficilissime. Dagli operai che periodicamente venivano impiegati nel dragaggio dei fondali, a quelli che costruivano moli e banchine, dagli artigiani che nell'arsenale costruivano le imbarcazioni e le restauravano, agli scaricatori portuali. I camalli in dialetto genovese (dal termine arabo hammal ovvero facchino, portatore), si occupavano, e si occupano tuttora,

dello scarico e del carico delle merci. Anche per i portuali genovesi la Lanterna diventò presto simbolo identitario e la si ritrova perciò nei loro stendardi, nelle opere d'arte e nei documenti che attestano il precoce formarsi di una Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (CULMV).
La vasta produzione di affiche turistiche, soprattutto fra fine Ottocento e prima metà del Novecento, ci regala immagini anche del porto di Genova e del suo faro. Si va da poster di alberghi di lusso come quello dello Splendide Hotel a immagini più tradizionali che promuovono Genova e utilizzano le grandi figure del suo passato come Cristoforo Colombo. Si possono ammirare vedute patinate destinate a un pubblico internazionale come nel manifesto "Genoa and the Italian Riviera", composizioni in debito con la pittura simbolista di inizio Novecento o quelle che sottolineano l'importanza dello scalo portuale genovese quale passaggio aperto al mondo.
L'ultima sezione della mostra attesta come la Lanterna rappresenti tutt'oggi uno dei monumenti emblematici della città. Emerge ora isolata nel dedalo delle rampe stradali, amputata dallo sbancamento del colle dalla sua originaria composizione paesistica, relitto di un passato tramontato per sempre. Ma il suo profilo unico, il prestigio di un'ascendenza tanto antica, il peso di una presenza costante nella storia della città, ne fanno tutt'ora uno dei simboli più amati dai genovesi. Il visitatore non troverà quindi solo fotografie moderne e dipinti di artisti che l'hanno scelta quale elemento indispensabile del paesaggio urbano. Sono stati scelti anche oggetti della contemporaneità come, ad esempio, quelli legati alle due squadra di calcio cittadine (il loro è ancora il Derby della Lanterna), nei quali il faro della città si fa simbolo identitario, totem, metafora, memoria.
Dopo anni di isolamento, dal 2001 la passeggiata della Lanterna collega il terminal traghetti al faro, rendendolo accessibile e fruibile. Seguendo il tracciato delle mura storiche, si allarga a tratti per creare dei punti di sosta. Si aggrappa quindi alle mura dando spazio all'osservazione della città, sollevandosi sopra all'attività del porto. Il percorso prende quindi avvio nei pressi dell'Hotel Columbus di Via Milano, ma la sagoma della Lanterna appare solo nel tratto rettilineo finale del ponte. La sezione asimmetrica della passarella, con il parapetto a mare di altezza minore, dirige lo sguardo del visitatore verso un punto di osservazione privilegiato, mentre il parapetto alto, a monte, nasconde le infrastrutture della viabilità portuale. Il progetto è stato finalista Medaglia d'Oro Architettura Italiana – Opera Prima alla Triennale di Milano nel 2003 e, nello stesso anno, anche alla Biennale di Rotterdam Mobilitaly DARC Ministero dei Beni Culturali.
Tra il 1995 e il 2004 l'intero complesso del faro è stato restaurato e reso accessibile al pubblico grazie ad un progetto della Provincia di Genova. Attualmente il Museo della Lanterna è gestito dal Comune di Genova tramite l'Associazione Giovani Urbanisti – Fondazione Labò. L'Associazione (di cui è fondatrice la scrittrice Lilla Mariotti) si occupa dell'apertura al pubblico del faro e del Museo, oltre alla manutenzione ordinaria del complesso, incluso il parco urbano e la passeggiata di accesso di circa 600 metri, che costeggia le vecchie mura fino ai piedi della torre. Come strumento di supporto alla navigazione marittima; a Lanterna di Genova è invece controllata dal Comando di Zena Fari della Marina Militare con sede a La Spezia.

Stefano Briata

Le notizie su clima e ambiente piacciono a tg e giornali solo quando

hanno un forte impatto emotivo o catastrofico. Pubblicità Progresso presenta uno studio dell'Osservatorio di Pavia

PAVIA Matteo Rigamonti – Ambiente e clima non fanno quasi mai notizia. A meno che si tratti di notizie dal tono fortemente emotivo o emergenziale, come nel caso dei disastri naturali. E le principali fonti di informazione, telegiornali e quotidiani, raramente dedicano spazio ad analisi qualitative sullo stato di salute del creato e alle buone pratiche sostenibili.
A lanciare l'allarme, dati alla mano, è Pubblicità Progresso, presentando, in occasione del Festival della Comunicazione Sociale, quanto emerge da recenti studi realizzati dall'Osservatorio di Pavia sulla rappresentazione della sostenibilità nei media.
Alberto Contri, presidente Pubblicità Progresso
In particolare, nel periodo gennaio-settembre 2016 i 7 principali telegiornali Italiani (Rai, Mediaset, La7) durante il primetime hanno prodotto 35.278 notizie di cui 2.702 dedicate ai temi ambientali (pari al 7% del totale delle notizie, mentre nel 2015 la percentuale era del 3%). Nello specifico, le notizie ambientali riguardanti l'Italia, ha spiegato Giovanni Sarani, consigliere d'amministrazione dell'Osservatorio di Pavia, hanno fatto la parte del leone (84% vs 16% estero); i temi più trattati sono stati: incidenti e calamità (48%), meteo (17%), best practices (17%), degrado/inciviltà (13%) e natura (5%).
Secondo Sarani, i mali dell'informazione ambientale in Italia sono tre: il "sensazionalismo", la "prossimità" intesa come eccessiva enfasi alla dimensione domestica senza prestare interesse a tematiche di respiro globale come, per esempio, l'innalzamento dei livelli di emissione di Co2 oppure il surriscaldamento climatico. Infine, il fenomeno dei "divulgatori improvvisati", visibile anche nella tendenza a dare più spazioa alla vox populi che neanche agli esperti.
Giovanni Sarani
A girare il coltello nella piaga è Alberto Contri, presidente di Pubblicità Progresso: "è piuttosto inevitabile che i tg inseguano le notizie drammatiche: in fondo richiedono meno lavoro redazionale". Mentre "le notizie che richiedono di essere contestualizzate, argomentate o spiegate sono le meno gradite alle redazioni anche per la mancanza di tempo".
È la stessa dinamica che Contri denuncia da tempo, riferendosi alle conseguenze negative della "rivoluzione del web", per quanto riguarda la comunicazione sociale: "non interessa perché si ha una visione stereotipata della medesima, a base di immagini mense e strappalacrime. Mentre nella mediateca di Pubblicità Progresso, tra le 2800 campagne archiviate, negli ultimi anni abbiamo raccolto da tutto il mondo intelligenti e creative campagne su temi difficili come l'Aids, la disabilità grave, l'alzheimer, la violenza alle donne, che usano il linguaggio dell'ironia per far riflettere meglio e attirare l'attenzione del pubblico. Le abbiamo proposte spesso… ma non c'è niente da fare. Basta vedere cosa è stato mandato in onda nella giornata contro la violenza alle donne…". E aggiunge: "giornali e telegiornali hanno sempre meno spazio da dedicarci". Persino, confida, prestigiosi associati della primissima ora si comportano così.
Luca Mercalli, presidente società meteorologica italiana
A denunciare la difficoltà nel "collegare alle cause molteplici conseguenze cui tutti assistiamo da tempo, basti pensare alle ultime tre estati che sono state le più calde del secolo", è intervenuto Luca Mercalli, presidente della Società Meteorologica Italiana. Mentre Gino Schiona, direttore generale CiAL (Consorzio Imballaggi Allumini), ha aperto uno spiraglio di luce facendo presente che, "quando parli di Protocollo di Kyoto o di Cop 21, inevitabilmente parli solo a quelli che hanno gli strumenti per comprendere tematiche così complesse. Per parlare a tutti devi saper decodificare". E ha precisato. Sono tutte cose di cui "extra media" se ne parla sempre di più.

TECNOLOGIE AVANZATE

Da Rolls- Royce: le navi a controllo remoto

· L'industria spaziale gestisce asset in modo remoto da decenni. Le tecnologie satellitari e informatiche e il software sviluppato dall'industria spaziale sono del tutto rilevanti per il lavoro di Rolls-Royce nel trasformare le navi a controllo remoto e autonome in realtà.
· La collaborazione comporterà la creazione di una struttura congiunta nell'ambito della divisione Ship Intelligence di Rolls-Royce per sviluppare e convalidare nuove soluzioni per la comunicazione fra i mezzi navali e gli impianti a terra nonché per le communicazioni fra navi.
· In questo modo sarà possibile realizzare il trasporto marittimo in modo autonomo e/o a controllo remoto, soluzioni logistiche innovative, porti intelligenti e le navi del futuro.
· La Comunicazione next generation 5G rende necessaria l'integrazione senza soluzione di continuità fra sistemi TLC e servizi. Il satellite per l'iniziativa 5G dell'ESA (artes.esa.int/satellite-5g) esiste per supportare lo sviluppo che occorre realizzare nella filiera tecnologica per consentire i servizi commerciali.
· Rolls-Royce ed ESA intendono cooperare per sfruttare la potenza dei big data. L'analisi dei dati, Machine Learning e l'intelligenza artificiale potranno incrementare l'efficienza operativa, affidabilità e sicurezza. Sensori forniranno dati per realtà virtuale e aumentata, ossia "gemelli digitali".
· "Le tecnologie spaziali forniscono benefici tangibili per i cittadini e le nazioni d'Europa – osserva Jan Wörner, Direttore Generale di ASI - Partnerships, come questa con Rolls-Royce, prendono soluzioni originariamente sviluppate per le sfide uniche dell'ambiente spaziale e le portano sulla Terra; Space 4.0 e il Satellite dell'ESA per l'Iniziativa 5G rendono possibili e sostengono sviluppi, convalide e prove di prodotti e applicazioni in diverse aree dell'industria marittima. Questo partnenariato fra l'Agenzia Spaziale Europea e Rolls-Royce consentirà ai satelliti di supportare la ship intelligence, operazioni navali, navigazione, logistica per cargo, sicurezza marittima, assistenza sanitaria e comunicazioni per passeggeri ed equipaggi."

COSTUME

Elogio del cane

di Silvestro Sannino

Il cane antico amico dell'uomo è sempre lui, è come Argo il cane di Ulisse.
La foto pubblicata sulla Tofa del 1 marzo 2015 in cui il cane Willy assiste alla funzione funebre del suo padrone Luigi, il nonnino di Leopardi morto alla venerabile età di 102 anni, è una testimonianza eloquente, tangibile e molto commovente del rapporto affettivo tra il cane e l'uomo che spesso supera perfino l'immaginazione più creativa e fa riflettere anche le persone più distratte o più assorbite dalle cose "serie".
Questo affettuoso sodalizio tra il cane e l'uomo affonda le radici nella notte dei tempi.
Certamente l'uomo cacciatore del paleolitico, cioè oltre diecimila anni fa, aveva bisogno di un

aiuto per stanare e cacciare la selvaggina necessaria per la sua sopravvivenza ed il cane si mostrò subito il partner più idoneo, ideale. Col suo fiuto stanava e inseguiva la preda in modo da facilitarne la cattura da parte dell'uomo; d'altra parte l'uomo lo premiava con vitto e alloggio adeguati e gli riservava le cure e le difese contro certi parassiti ed altri inconvenienti . Una compagnia reciproca basata su un naturale senso di altruismo, del dare e avere nell'interesse e nella soddisfazione di entrambi.
Il poeta Omero già tremila anni fa ci offre un ritratto psicologico del cane e dei suoi sentimenti per l'uomo con una sensibilità ed una profondità insuperabili. Argo, il celebre cane di Ulisse, era rimasto senza la guida del padrone per venti anni perché l'uomo dal multiforme ingegno partì per la guerra di Troia e poi, a conclusione di questa, si era attardato a girovagare per il mondo spinto da un' irrefrenabile sete di conoscenza. Senza le cure del padrone e l'esercizio della caccia, Argo si era ridotto ad una esistenza precaria, grama. Quando Ulisse ritorna e si presenta travestito da mendicante in modo da non essere riconosciuto il cane Argo è ormai allo stremo, torturato dalle zecche nel suo scomodo giaciglio ricavato su un letamaio. Le sue forze sono ridotte al lumicino, un filo molto tenue lo separa dalla morte, però in un ultimo anelito riconosce il suo padrone, dal fiuto più che dalla vista, alza la testa e la protende verso Ulisse ma il suo corpo non è in grado di seguire il suo istinto di correre e scodinzolare per la gioia. Ulisse se ne accorge ed una lacrima scorre sul suo volto, lacrima che asciuga furtivamente per evitare che il suo porcaio Eumeo che lo accompagna possa a sua volta riconoscerlo. Forse è l'unica volta che Odisseo, nella sua variegata e avventurosa esistenza, si commuove senza reprimere l'emozione e trattenere una lacrima. Eumeo, a richiesta del mendicante Ulisse, tesse le lodi di Argo, gran cacciatore quando da giovane poteva seguire il suo padrone; e mentre i due riprendono il cammino il cane sfinito, ma contento, muore.
Non è solo la poesia di Omero ad esaltare il ruolo del cane, la sua devozione e la sua importanza per l'uomo. Gli antichi, assieme a tanti animali, associano il cane a ben due costellazioni del cielo: quella del Canis Maior e quella del Canis Minor. Il Canis Maior è seduto ai piedi del gigante Orione, mentre va a caccia con la sua clava, ed il petto del Cane è proteso verso il suo padrone mostrando chiara e fulgente la stella Sirio, la stella più luminosa del firmamento. E Sirio guarda diritto alle stelle che formano la cintura di Orione e si trovano a cavallo dell'equatore, chiamate pure i Re Magi.
La letteratura è ricca di esempi di cani che sono stati amici di uomini comuni e persone celebri; il rapporto, specie con i bambini, si basa su una dialettica naturale, istintiva ricca di inventiva e di comunicativa mimica.
Ho chiamato il mio cane Argò, in ricordo di quello di Ulisse ma con la o accentata per essere egli un bretonino e per rendere più musicale il richiamo. E' un cane quasi libero nel senso che molta parte della giornata la passa in aperta campagna con grandi spazi a disposizione. Lì può dare libero sfogo al suo istinto naturale di cacciatore e va alla ricerca di talpe o altri animali che hanno tane sotterra. Sulle pendici vesuviane, nelle selve sotto il colle del Salvatore, annusa tracce di volpi e di conigli selvatici; talora si cimenta nel fare tunnel per scovare la preda. Un grande, frenetico lavorio con le zampe anteriori che fa bruciare considerevoli energie; poi preso dalla stanchezza cerca, ansante, acqua e cibo e non disdegna un bel pisolino all'ombra di un albero o sul pianale destro dell'auto. Ha forme di comunicazione varie e intense, con lo sguardo sempre languido, finanche triste perfino quando scodinzola velocemente con la piccola coda in segno di gioia. Molto esuberante gradisce le attenzioni delle persone e ricambia i gesti affettuosi con grande generosità. E' molto affezionato alla padrona ma è vigile e attento alle mosse del padrone e rimane male quando non lo può seguire nelle uscite di casa verso spazi ampi e liberi. Denota pose e atteggiamenti ad hoc per esprimere la propria vicinanza, la propria devozione e amicizia ma anche per elevare qualche protesta o segnalare qualche esigenza specifica. Una volta che mi sono ritrovato disteso a terra a causa di

un cespuglio maligno me lo sono visto subito vicino ansioso e premuroso per la mia condizione. Ha un particolare, positivo feeling con i bambini ma anche molti adulti per la strada si fermano per scambiare qualche effusione. Se poi incontra Antonio Pacilio è tutto uno scintillare di coccole.
In un tempo in cui la distanza psicologica tra le generazioni aumenta in maniera così sensibile, vertiginosa, per cui non sempre è facile capire i comportamenti ed i sentimenti tra i vari soggetti umani, il cane offre un esempio di sicuro riferimento nella sua amicizia, nella sua devozione, nei suoi sentimenti genuini perché è sempre lui, è ancora il cane di Ulisse così ben penetrato e descritto nella psicologia dal poeta Omero nel suo magistrale ritratto.

Silvestro Sannino

f i n e