

DL NEWS magazine **Costume, cultura, attualità**
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 4 gennaio 2018

[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 \[facebook.com/dlnews2008/\]\(http://www.facebook.com/dlnews2008/\)](#)

INCHIESTA

di Tobia Costagliola

IL 138° ANNIVERSARIO DAL PRIMO CONGRESSO NAZIONALE DEGLI ARMATORI ITALIANI A CAMOGLI SVELA UNA DELUDENTE REALTA' DEL CLUSTER MARITTIMO 2018

Il 7 ottobre 2010 si tenne a Camogli un importante convegno che rievocava quel primo ottobre 1880 a Camogli quando gli armatori italiani tutti uniti dopo l'unità d'Italia denunciarono al governo lo stato di crisi della marineria italiana.

Oggi, dopo una incredibile rimonta dei primi posti della graduatoria mondiale delle flotte, l'Italia marinara guarda a una desolante e pericolosa disgregazione dello spirito di corpo che aveva sempre unito la categoria degli armatori in Confitarma, l'associazione aderente a Confindustria. E' vero che Confindustria è sempre stata "governativa" (anche qui ci sono polemiche e dissensi), e subito con fastidio, perchè appesantita dalla burocrazia interna, ma il nostro Paese è quello che è, purtroppo, oppresso da leggi, norme e fisco da record rispetto alle 29 economie europee, che l'export italiano cresce ma tre quarti delle imprese italiane ha una operatività inferiore a 200mila euro, che il debito pubblico è aumentato quest'anno di oltre 50 miliardi. Può essere giustificato il proliferare di iniziative e di categorie del cluster marittimo e logistico che guardano al futuro immediato cercando rifugio e sponde in associazioni più dinamiche, frutto anche di una situazione economica mondiale sbilanciata nella rosa dei venti di paesi intraprendenti, di alleanze sovranazionali, di accordi che superano ogni giorno le previsioni e di nuove vie di traffico marittimo e terrestre.

Tobia Costagliola ha pazientemente fatto un quadro analitico e cronologico della situazione nel cluster marittimo trasportistico, mettendo in luce contraddizioni e illusioni, nonché azzardi commerciali che non portano lontano. (Decio Lucano)

L'anno 2017 verrà ricordato come un anno cruciale per il cluster marittimo italiano. Da una parte, abbiamo assistito all'enorme sforzo per l'attuazione della complicatissima Riforma dei Porti di cui abbiamo già evidenziato pregi, difetti e inadempienze, ma che ha anche raggiunto risultati importanti soprattutto con la razionalizzazione della "governance" dei porti. Tuttavia, molto resta ancora da fare, e alcuni porti, come Messina e Gioia Tauro, sono tuttora commissariati e non ancora passati sotto la gestione unica di "Adsp dello Stretto".

Nell'Assemblea programmatica di Assoporti, tenutasi a Roma il 12 dicembre 2017, è emerso un positivo "coinvolgimento collettivo" delle AdSP nella ferma volontà di condividere progetti e "strategie per affrontare le nuove sfide globali in un mondo il cui assetto geopolitico globale è cambiato completamente, in brevissimo tempo, con un sovvertimento inatteso di ruoli e posizioni".

Dall'altra parte, abbiamo assistito ad un deplorabile e dannoso processo disgregativo portato a compimento con il sedicente intento di "favorire (sic!) processi aggregativi per creare un soggetto che diventi interlocutore stabile, autorevole, riconosciuto per il sistema politico". Ciò è quanto affermava Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, nello scorso mese di agosto, quando preannunciava un progetto di ampia portata e lungimirante, apparentemente voluto dai fuoriusciti di Confitarma, il cui scopo sarebbe stato quello di rappresentare armatori, terminalisti, spedizionieri e agenti marittimi, come singole aziende, oppure come associazioni di categoria già esistenti, ecc. Infatti, il 12 dicembre scorso, durante l'Assemblea di Federagenti, lo stesso Duci annuncia la nascita di Confmare, in seno a Confcommercio, di cui è stato già nominato coordinatore nazionale.

Emblematico il comunicato rilasciato il 14.12 dalla stessa Confcommercio (ID: 13648507) :
<< [...] Nasce Confmare, il coordinamento della filiera marittima di Confcommercio Imprese per l'Italia. Una regia che punta a rappresentare in maniera innovativa, unitaria e integrata gli interessi e le aspettative delle imprese del sistema marittimo portuale nel confronto con le istituzioni nazionali, europee e internazionali, realizzando a livello associativo il virtuoso processo di integrazione che ha ispirato la recente politica di settore.

Fanno parte del nuovo coordinamento gli armatori di Fedarlinea, gli agenti e raccomandatari marittimi di Federagenti, gli ormeggiatori dell'Angopi, i piloti dei porti di Fedepiloti, le imprese di logistica energetica di Assocostieri e alcune associazioni di rilievo nel campo degli spedizionieri in ingresso nel sistema confederale. Per il primo anno di attività, con unanime consenso dei partecipanti, il ruolo di coordinatore è stato affidato - secondo un principio di rotazione annuale - al presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, al quale si affianca, come vice coordinatore, il direttore di Fedepiloti Fiorenzo "Cino" Milani. < La nascita del coordinamento della filiera del mare conferma il ruolo di forte rappresentanza di Confcommercio in un'economia sempre più innovativa, ed è la naturale evoluzione del percorso associativo che Confcommercio ha avviato da diversi anni con l'obiettivo di rafforzare la rappresentanza del settore logistico e marittimo-portuale. La logistica, d'altra parte, non è un affare settoriale, ma una questione di interesse trasversale per tutta l'economia nazionale, per questo Confcommercio ha deciso di occuparsene con attenzione prioritaria > Così il presidente di Confcommercio Imprese per l'Italia Carlo Sangalli ha commentato la nascita di Confmare .

Non c'è che dire...il comunicato si commenta da solo. Si ha l'impressione di vivere in un paese in via di sviluppo che trovandosi, dalla sera al mattino, in una improvvisa ed inaspettata "impennata" di crescita, si scopre totalmente impreparato per affrontare i problemi e le finalità sopra riportate e, allora, ecco che un gruppo di eroici e ben determinati "pionieri" decidono di costituire una Confederazione chiamata Confmare, per salvare il salvabile e per affrontare, finalmente, in maniera innovativa unitaria e integrata, gli interessi e le aspettative del "cluster marittimo portuale" (evidentemente) appena ...scoperto... (!) Nelle nostre DLNews avevamo più volte riportato e commentato dettagliatamente le problematiche del "cluster marittimo" italiano, di Confitarma e dei "fuoriusciti", di Fedarlinea, Confcommercio, Confindustria, ecc. ed avevamo già evidenziato la pericolosità di sovrapposizioni, dispersione di energie, conflitti di competenze e del danno

derivante a tutto il cluster in un particolare periodo in cui solo aggregazione, unità di intenti e di energie possono metterci nelle condizioni ideali per affrontare le sfide globali (vedasi DLNews 28,30,31,32 con interventi di Decio Lucano, Fabrizio Vettosi e del sottoscritto). Avendo quindi già esaurientemente anticipato le nostre considerazioni , non ci resta che riportare, a nostro conforto, qualche commento autorevole sulla incresciosa situazione in cui Confmare, con enfatica presunzione, sembra quasi “avocare a sé” il coordinamento dell’intera filiera di operatori e imprese che agiscono sul mare, nei porti e nella logistica connessa. Tutto ciò riuscendo a coinvolgere pienamente Confcommercio e ponendola, presumibilmente, in una comprensibile imbarazzante posizione di potenziale conflittualità con Confindustria i cui associati perseguono già quelle funzioni o quella” mission”ora improvvisamente scoperta dalla neonata Confmare.

Commenti dal Sud :

All’imprenditore campano Agostino Gallozzi, il principale operatore del porto di Salerno, non è andata proprio giù la costituzione di quella che è stata definita “la casa comune del mare” a dispetto e dispregio di quanti già operano nella stessa “casa”. Gallozzi, infatti, in una intervista rilasciata al Secolo XIX/The Meditegraph, sostiene che la << casa comune per i terminal portuali italiani non può essere che Confindustria. Il quadro attuale delle associazioni del trasporto, parcellizzate e divise, non ha prodotto e non sta producendo risultati particolarmente entusiasmanti. Ma se l’unione fa la forza, questa può trovare radici solide nella struttura di Confindustria chiamata ad interessarsi, a sua volta, in modo più efficace alle problematiche del settore[...] Il nostro settore deve essere rappresentato dal mondo industriale e non da Confcommercio.[...] >>. Di fronte alle pressioni che arrivano dal mercato mondiale, Gallozzi è assolutamente convinto che << i terminal portuali e, di conseguenza anche quelli “inland” e ferroviari, abbiano ragione di esistere in quanto parte integrante del sistema manifatturiero del paese. La logistica può essere considerata una filiera a se stante e, in quanto tale, generatrice di opportunità di lavoro e di successo aziendale. Ma in una visione prospettica e a 360 gradi sull’economia di un paese, non può essere disgiunta dalla produzione industriale >>.

Non riportiamo, per ovvii motivi, gli immaginabili commenti di Manuel Grimaldi del cui gruppo diremo qualcosa più avanti, ma riteniamo emblematica la voce di un altro personaggio, questa volta ligure, e non del Sud, il presidente degli spedizionieri spezzini Alessandro Laghezza.

Commenti dal Nord:

Laghezza, pur se probabile futuro partecipante alla Confmare, con encomiabile onestà intellettuale e realismo, manifesta i suoi dubbi sulla nuova Confederazione dichiarando al Secolo XIX : << [...] Il mio timore è quello che Confmare possa rappresentare unicamente le categorie che nel settore marittimo e della logistica offrono servizi, senza avere l’appoggio della parte industriale del comparto shipping [...] >> Confmare rischia di sovrapporsi anche a due associazioni da sempre legate al mondo industriale: Assiterminal, che rappresenta i terminalisti italiani, e Confetra per quanto riguarda l’intero comparto della logistica. << Una competizione a livello associativo, è uno dei principali rischi da evitare.

Lo dico da membro del direttivo di Fedespedi, ma soprattutto da componente della giunta di Confetra. Senza collaborazione, infatti, il risultato sarà solo quello di spaccare un settore che già fatica a ricevere le giuste attenzioni da parte della politica nazionale[...]. Il mondo dei trasporti marittimi ha necessità urgente di una rappresentanza politica-associativa forte, in grado di rilanciare con decisione, anche e specialmente con il nuovo governo che scaturirà

dalle elezioni del 2018, il tema della logistica, dei trasporti marittimi e dei porti come centrale e strategico per il rilancio del nostro paese. Ma senza un'adeguata rappresentanza, Confmare non potrà mai spiccare il volo >>.

Qualche necessaria riflessione :

Devo confessare che avrei potuto esprimere gli stessi concetti con parole mie, ma ho preferito riportare direttamente quanto esplicitato dai due autorevoli personaggi. Tuttavia, mentre condivido, anche se non pienamente, le loro opinioni che confermano, sostanzialmente, quanto da noi già scritto fin dal “concepimento” e “gestazione” di Confmare, non posso fare a meno di citare alcuni avvenimenti su cui andrebbe fatta qualche doverosa riflessione. Senza alcuna riflessione, forse, la neonata Confederazione potrebbe apparire soltanto come una mera e utile iniziativa di carattere politico e commerciale.

Cronologia :

Abbiamo assistito nel 2017 alla spiacevole diatriba tra gli armatori Grimaldi e Onorato che ha inevitabilmente coinvolto anche la Confitarma, retta dallo stesso Grimaldi, creando una crescente tensione per la polemica a distanza sui marittimi italiani imbarcati rispetto ai marittimi extracomunitari. Si ricorderà che Onorato, già nel novembre del 2015, aveva lasciato la Confitarma dichiarando, tra l'altro, che “non difende più niente di italiano” ed ha poi continuato, successivamente, su questo tono manifestando, in modo anche teatrale, le sue critiche a Confitarma dalla quale non si era più sentito adeguatamente rappresentato. Chi non ricorda la sorprendente campagna pubblicitaria che evidenzia enfaticamente il “patriottismo” di un armatore “tutto italiano” da cui traspare, tuttavia, una certa insofferenza perché, gestendo navi di bandiera italiana, su traffico tra porti “tutti italiani””, è obbligato, a norma delle vigenti leggi, ad utilizzare equipaggi di nazionalità italiana? Emblematici i comunicati di fine anno, dal titolo “ Navighiamo italiano” dove è apparso il fregio per un nuovo merito: << su 4.750 lavoratori italiani il 6% è straniero ma assunti e inquadrati con contratti italiani [...] navigare con noi significa anche difendere il lavoro della nostra Gente >>

Si potrebbe aggiungere : merito delle apposite leggi che ce lo impongono...

Sempre per dovere di cronaca ricordiamo che Onorato, nel frattempo, era approdato in Fedarlinea (associata a Confcommercio), la vecchia associazione delle società pubbliche che, dopo la privatizzazione, svolgono servizio di cabotaggio.

Il 19 aprile 2017, scade la “prorogatio” della presidenza Grimaldi di Confitarma e inizia un pericoloso e difficile confronto tra le diverse componenti dell'Associazione che rivela quanto profonde ed inconciliabili siano le divisioni interne. La polemica tra Onorato e Grimaldi cede temporaneamente il passo al delicato e difficoltoso iter per la nomina del nuovo presidente.

Il 20 giugno 2017 si tiene l'assemblea per il rinnovo del nuovo Consiglio Federale di Confitarma. Al momento dello spoglio, si scopre che sono stati esclusi Cesare e Paolo d'Amico (d'Amico di Navigazione) e Stefano Beduschi (Vicepresidente di Italia Marittima) i quali, come reazione immediata, lasciano la Confitarma. Nei giorni successivi lasciano la Confitarma la Ignazio Messina (il passo non è ancora definitivo ndr) e la Gnv (Grandi Navi veloci). Sale la tensione tra gli associati. Si teme una scissione. Tuttavia l'11 luglio, dopo alterne vicende di cui abbiamo già dato tutti i particolari, tra mediazioni, faticose consultazioni per superare contrasti e divisioni che riaffiorano nei momenti difficili, il Consiglio di Confitarma designa alla presidenza della Confederazione Mario Mattioli. Nella votazione a scrutinio segreto ha ottenuto un'ampissima maggioranza, pari a circa l'85% dei voti.

Dopo l'elezione del presidente di Confitarma l'attenzione si sposta di nuovo sul fronte Grimaldi Onorato. Parte l'offensiva diplomatica di Fedarlinea, l'associazione che raduna le

compagnie di cabotaggio che ruotano nella galassia di Aponte. Fedarlinea comincia a corteggiare gli armatori che hanno lasciato Confitarma e affida il compito di mediatore a Fabrizio Palenzona, ex vicepresidente di Unicredit, che nel frattempo ha assunto un ruolo di peso nel gruppo Onorato Armatori. In questo contesto si inserisce Federagenti che con Enzo Duci getta le basi per la nascita di Confmare secondo le finalità dianzi descritte. Si ha tutta l'impressione di assistere alla nascita di un fronte anti Grimaldi che sotto il cappello di Confcommercio sembra voglia contrastare le attività e le finalità del gruppo Alis creato da Grimaldi.

Alis/Cofalis :

A questo punto per completare il complesso scenario sopra descritto si rende necessario presentare la Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) creata da Grimaldi ed operativa fin dal mese di novembre 2016. La Alis è nata con le ambizioni di una associazione che si propone di essere qualcosa di diverso rispetto agli organi di rappresentanza esistenti ed è stata interpretata come la risposta di Confindustria alla Conftrasporto creata da Confcommercio che sostiene che l'associazione sia nata per indebolire e frammentare la rappresentanza dell'autotrasporto. Tuttavia, nella prima assemblea generale della Alis viene evidenziato che, nel giro di poco più di un anno, è arrivata a contare quasi 1.300 aziende, 140.500 unità di forza lavoro, 93.202 mezzi, 2.700 collegamenti marittimi, 120 Autostrade del Mare e 200 sedi Alis in tutta Italia. In un così ristretto lasso di tempo Alis è riuscita a stimolare l'interesse di grandi società di trasporto e logistica, compagnie armatoriali e ferroviarie di primaria importanza, terminalisti, spedizionieri ed imprese di trasporto. Operatori che, aderendo alla Alis, hanno aggregato numeri importanti e sempre in crescita, e hanno deciso di essere parte attiva di un progetto unitario molto chiaro finalizzato al raggiungimento di importanti obiettivi quali l'internazionalizzazione delle aziende di trasporto, la continuità territoriale con le grandi isole, lo sviluppo del Mezzogiorno e la riduzione di emissioni di CO2.

Ma non finisce qui.

L'8 settembre 2017 nasce Confalis, alleanza tra Alis e Federazione Imprese, una nuova confederazione nell'ambito della logistica dei trasporti. Federazione Imprese conta oltre 30 mila imprese per un totale di 300 mila addetti e 200 sedi dislocate in tutto il territorio nazionale. Nel corso dell'inaugurazione della sede di Napoli di entrambe le associazioni il presidente di Alis, Guido Grimaldi, dichiara : «Abbiamo voluto dar vita a un'organizzazione al servizio delle aziende italiane. Confalis è infatti una confederazione in grado di assistere concretamente le imprese, che rappresentano il vero tessuto economico del nostro paese». L'obiettivo è mettere insieme attori di settori differenti visto che vi possono far parte tutte le imprese italiane, indipendentemente dal business. La sede di Napoli affiancherà l'attività di quella di Roma e degli altri uffici operativi in tutta Italia. «Per interpretare le istanze degli imprenditori - spiega Grimaldi - è fondamentale essere presenti concretamente sul territorio. Napoli è per posizione geografica e vocazione una grande piattaforma logistica al centro del Mediterraneo. A un serio rilancio del Mezzogiorno d'Italia Alis intende contribuire in maniera attiva, promuovendo lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario e marittimo con collegamenti efficienti tra il Sud e il Nord della Penisola». E' mio parere che la presenza dei molteplici attori rappresentati amplia le sinergie create dalla Confederazione sui tavoli decisionali europei in cui Confalis rappresenta l'impresa. Il progetto Confalis inoltre consente di scongiurare la disgregazione del panorama associativo che potrebbe mettere a rischio la rappresentatività d'impresa.

Dopo quanto sopra descritto, forse in modo troppo prolisso, dando l'impressione di uno sbilanciamento eccessivo del sottoscritto a favore di Grimaldi, sfido chiunque a dimostrarmi che la nascita di Confmare non possa essere considerata come una operazione "a dispetto" nell'ambito della "guerra", mai sopita, tra gruppi concorrenti. Ciò che è spiacevole e che

certamente rivela una immagine poco esaltante del “ sistema Italia” e il coinvolgimento di Confcommercio il cui presidente Sangalli si affretta a “mettere il cappello della paternità” su Confmare senza alcun apparente riguardo per Confindustria e i suoi associati che certe iniziative più consoni alla sua missione le hanno già pensate ed attuate. A proposito di immagine mi chiedo quale potrà essere la visibilità e rappresentatività di Confmare in sede europea da dove qualche suo primario fondatore è stato già espulso per essere moroso nel pagamento dei contributi...

Per dovere di cronaca mi conforta aver rilevato che almeno fino al 31.12.017, i Gruppi Messina, D’Amico e GNV non avevano ancora aderito a Confmare. C’è da sperare che un po’ di buon senso li spinga a deporre le armi e considerare che “ l’unione fa la forza “ e che, forse, conviene riaggregarsi sotto Confindustria anziché avventurarsi su percorsi incerti, tortuosi e probabilmente...poco affidabili... Ne va dell’immagine del “sistema Italia”... C’è chi auspica che un intervento di Aponte, sempre presente, possa influenzare verso la giusta direzione la decisioni degli incerti... Da parte mia auspico che si instauri, al più presto, un costruttivo dialogo tra i sistemi Confcommercio e Confindustria per definire meglio i rispettivi ruoli e rappresentanza indispensabili al “sistema Italia” che richiede coesione e non contrapposizioni o sovrapposizioni.

Tobia Costagliola

ATTUALITA'

Maria Paola Profumo, rieletta a maggio Presidente dei Musei marittimi del Mediterraneo (AMMM), passa il testimone di presidente del Mu.Ma-Istituzione Museo del Mare e delle Migrazioni di Genova a Nicoletta Viziano.

Carlo Dapporto , ligure ma attore universale

Martedì 9 gennaio 2018 alle ore 17.00 nell’aula San Salvatore in piazza Sarzano a COMPAGNA organizza l’incontro pubblico sul tema: "Lo sguardo del "Maliardo": Carlo Dapporto, grande comico ligure".

Carlo Dapporto rappresenta un personaggio fondamentale per la storia del teatro italiano. Ma, per noi liguri, rappresenta molto di più poiché il “maliardo”, figlio di questa terra, cui rimase sempre attaccatissimo anche nei momenti di maggior successo, è stato una sorta di ambasciatore perenne, in particolar modo della città di Sanremo, nel mondo dello spettacolo. Verranno proiettati rarissimi spezzoni di partecipazioni televisive e di pellicole cinematografiche.

L’omaggio che gli si vuole dedicare è un atto dovuto per ricordarlo degnamente, per ricambiarlo dell’amore che ha sempre avuto per la “sua Liguria”, per ribadire l’importanza del dialetto. Un legame che, al termine di questo incontro svoltosi fra le testimonianze visive di

una grande carriera, sarà ancora più sentito e rafforzato.

La conferenza sarà tenuta da Andrea Panizzi, pedagogista ed educatore, scrittore e saggista, storico del Cinema e del Teatro,

COMMENTO .Mio zio, Ladislaos Simovics , mi raccontava con ammirazione che Dapporto aveva avuto un grande successo a Fiume prima della guerra; al Teatro Verdi si sbellicavano dalle risate; un comico uomo di mondo padrone della scena, ligure sì ma attore universale. (dl)

VITA E MARE

E' uscito Vita e Mare nov-dic 2017 ; nel 2018 sono 53 anni di vita ininterrotta; diretto da Bettina Arcuri è l'unico giornale della gente di mare , organo ufficiale del Collegio Nazionale Capitani lungo corso e macchina. Periodico culturale, professionale, dibatte i problemi non solo per la difesa della categoria, ma tutti gli aspetti inerenti la sicurezza del lavoro sul mare, l'evoluzione tecnologica delle navi , l'aggiornamento e l'addestramento dei marittimi. E' scritto principalmente da capitani , i veri professionisti del mare .

CSTN , Centro Studi Tradizioni Nautiche, Lega Navale Italiana.

Il mensile CSTN anno VI n^ 64 , on-line dicembre 2017 pubblica un supplemento che rimanda alla storia di una barca eccezionale e storica , Astra, nel racconto di Massimo Minervini che risale al 1989 dal titolo “ Sedici mila miglia a vela con il J-class Astra. Da Portofino alle Americhe a La Spezia dal 7/XII/1989 al giugno 1990 ritorno a La Spezia. Con questa nave costruita nel 1928 nei cantieri Campers& Nicholson , 35 metri fasciame e coperta in legno, ossature in metallo, un affascinante racconto di una nave che parla e del suo coraggioso skipper.

EURONAVAL 2018 , MOSTRA MARITTIMA DEI COSTRUTTORI E ARMAMENTI NAVALI IN SINTONIA COL QUADRO POLITICO

PARIGI. Quest'anno in autunno (22-26 ottobre) ritorna la 26ma edizione di Euronaval presso l'aeroporto Le Bourget di Parigi , evento espositivo mondiale nel settore della difesa e sicurezza marittima che coinvolge tutte le principali industrie dei paesi costruttori navali. Si tratta di una mostra navale (anni addietro si teneva anche alla Fiera di Genova, ma fu “assassinata “ dai movimenti pacifisti) che in Francia (e oggi anche negli emirati) ha avuto, come era prevedibile, una crescita di partecipazione notevole. Euronaval deve il suo successo all'evoluzione delle relazioni internazionali nel contesto di sicurezza globale, della prevalenza della marittimità commerciale nello scenario mondiale , delle tecnologie avanzate negli armamenti , delle zone di spartizione dei mari. Nella edizione del 2016 erano esposti i modelli di controllo remote di unità navali, prodotti e innovazioni importanti per le aziende italiane. euronaval.fr/

LA DITTATURA MEDIATICA IN ITALIA AL SERVIZIO DI...

<Uno degli strumenti più sofisticati del potere totalitario era la cosiddetta “ neo lingua “, cioè l'utilizzo delle parole in un senso diverso , opposto alla realtà, per imporre delle verità inventate di sana pianta>

Orwell l'aveva scritto tanto tempo fa , pensando al 1984, ma non vi sembra che leggendo i giornali, ascoltando i parlatori di mestiere, entrando nei social, siamo circondati da una cortina fumogena che inquina le nostre menti ? Leggate qui.

La (dis)informazione è potere. Sul Corriere della Sera, Il fatto Quotidiano e L'Espresso errori, grafici letti con lenti del preconetto, dati riportati parzialmente, libere interpretazioni vendute come oggettività. E' in corso un'autentica persecuzione mediatica riservata agli onesti che pagano tasse e contributi. - di Michele Carugi/Aldai-Federmanager - TESTO IN <https://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=24250>

I GIOVANI CHE NAVIGHERANNO (e non solo) DEVONO ESSERE EDUCATI A LEGGERE E SCRIVERE

Buongiorno Decio, i giovani e specialmente chi di loro naviga e navigherà deve essere educato a leggere e scrivere. Permetterà a loro di non essere dimenticati per la società "terrestre" ma, al contrario, scrivendo farne parte attiva, proprio come i nostri ancora validissimi vecchi comandanti.

Domenica scorsa ci siamo incontrati (per alcuni di loro dopo 41 anni) tra gli ex della quinta A del 1976. Non riesco ancora ad esprimere i sentimenti, i valori e la grandezza morale di questo incontro. Ritroavre in ciascuno di noi ricordi vivi ma soprattutto un imprinting inimmaginabile. Tutto merito di un nautico scuola vita e di maestri come i nostri insegnanti. Siete stati continuamente nei nostri discorsi, vi abbiamo ricordati tutti rivivendo con straordinaria memoria momenti indimenticabili di una vita che ci ha indelebilmente segnato.

Massimo Granieri

15 GENNAIO: SCADE LA PARTECIPAZIONE AL PREMIO GIORNALISTICO/LETTERATRIO CARLO MARINCOVICH

Caro Decio, innanzi tutto tanti cari auguri, sia per Natale che per il 2018... Puoi cortesemente ricordare ai tuoi numerosi lettori che il 15 gennaio prossimo scade l'invio degli articoli pubblicati nel 2017 su quotidiani, testate specializzate, testate al trade, e siti internet? I pezzi, per partecipare alla 9° edizione del Premio Marincovich, vanno inviati in formato pdf a patrizia.melanimarincovich@yahoo.it . Grazie e un caro abbraccio

Patrizia Melani Marincovich

Ambiente

MA QUALE PESCE MANGIAMO?

Operazione “ DIRTY MARKET “ della Guardia Costiera

Si è conclusa l'operazione complessa della Guardia Costiera "DIRTY MARKET" che, per tutto il mese di dicembre, ha visto impegnati tutti i Comandi Territoriali del Corpo nei controlli sull'intera filiera ittica, per contrastare l'arrivo, sulle tavole degli italiani, di prodotti ittici "dirty", ovvero "non sicuri", "non garantiti" e quindi potenzialmente pericolosi, nonché pescati in spregio alle norme vigenti che tutelano l'ambiente marino.

Dal mare fino alla tavola dei consumatori, la Guardia Costiera - interfaccia periferica, operativa e amministrativa del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali - ha intensificato i controlli, al fine di garantire al consumatore finale un prodotto tracciabile e di qualità, premiando il lavoro degli onesti professionisti del settore che adempiono agli obblighi di legge, e tutelando al contempo, in difesa dell'ambiente, le specie ittiche sottoposte a particolare protezione e l'intero ecosistema marino e costiero.

L'operazione, disposta a livello nazionale dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, è stata attuata capillarmente dai 15 Comandi Regionali Marittimi e ha portato, nell'arco di un solo mese, ad effettuare oltre 11.000 controlli lungo l'intera filiera commerciale, con importanti risultati in materia di difesa ambientale dell'ecosistema che rende unici gli 8.000 km di costa del Paese. 600 i provvedimenti di sequestro adottati, per un totale di circa 70 tonnellate di prodotto ittico sequestrato.

Nell'ambito dell'operazione, sono state comminate più di 800 sanzioni amministrative, per un valore complessivo di circa 1.400.000 euro.

Tra le operazioni più rilevanti, quelle messe a segno in questi giorni dal Comando Regionale della Liguria, che hanno portato ad effettuare oltre 900 controlli e al sequestro complessivo di circa 23 tonnellate di prodotto ittico. Nell'ambito di tali attività, è stato eseguito il sequestro di circa 600 kg di molluschi bivalvi e altre specie ittiche di provenienza asiatica, importati illegalmente in Italia e pronti per essere immessi sul mercato locale in danno all'ignaro consumatore finale.

A Bari, invece, la Guardia Costiera ha sequestrato 2,5 tonnellate di prodotti ittici di dubbia provenienza, parte delle quali è stata rinvenuta in pessimo stato di conservazione, all'interno di un centro di stoccaggio abusivo, nonché in alcune pescherie, totalmente sprovvisti della necessaria etichettatura che ne attestasse la conformità alla normativa vigente. Inoltre, nel corso di una delle ispezioni eseguite, il personale della Guardia Costiera pugliese ha accertato la presenza di esemplari vivi di gallinacci, in prossimità di prodotti ittici congelati e pronti per il consumo umano.

A Napoli, nell'ambito dei controlli svolti nel mese di dicembre, sono state sequestrate oltre 5 tonnellate di prodotti ittici vari, tra cui 130 kg di tartufi di mare illegalmente detenuti in un impianto di "stabulazione" abusivo e mezzo quintale di datteri di mare, la cui raccolta comporta un'irreversibile danneggiamento dei fondali marini, la cui biodiversità viene messa a rischio con la distruzione degli enormi tratti di costa rocciosa che vengono devastati a causa della raccolta da decenni proibita.

Il Comando Regionale di Ancona, oltre al sequestro complessivo di circa 2 tonnellate di pesce, ha proceduto alla chiusura di un minimarket gestito da cittadini asiatici, per la mancanza dei requisiti minimi di igiene e per il cattivo stato di conservazione in cui versavano i prodotti posti in vendita, ittici e di altri generi alimentari, posti tutti sotto sequestro.

La Direzione Marittima di Civitavecchia, infine, nell'ambito di circa 1.000 controlli, ha effettuato sequestri per un totale di quasi 6 tonnellate di prodotti ittici, per oltre 200.000 euro di sanzioni amministrative. Tra gli interventi condotti, la Guardia Costiera di Roma, a conclusione di un'attività di indagine ed analisi effettuata sul web, ha interrotto il commercio abusivo di un ingente quantitativo di prodotti ittici che, frutto della pesca ricreativa, venivano illecitamente vendute al dettaglio, in spregio alla normativa vigente.

L'intensa attività condotta dalla Guardia Costiera nell'ambito dell'operazione "DIRTY

MARKET”, integra il complesso e continuativo quadro di controlli che vengono garantiti nel corso dell'intero anno, senza soluzione di continuità ed in maniera trasversale, con un'azione mirata a garantire il rispetto delle norme poste a tutela dell'habitat marino e della fauna che lo caratterizza, che costituiscono patrimonio comune da proteggere. Infatti, nel 2017 sono stati effettuati, complessivamente, oltre 100.000 controlli, che hanno portato ad elevare più di 5.000 sanzioni amministrative, per un valore complessivo di circa 11 milioni di euro, e al sequestro di quasi 300 tonnellate di prodotti ittici. Tra questi, mezza tonnellata di datteri di mare, la cui raccolta provoca danni incalcolabili e irreversibili all'ambiente marino ed al suo prezioso ecosistema, il cui fondale viene deturpato ed irrimediabilmente esposto ad un processo di desertificazione inarrestabile.

Altrettanto significativa è stata l'attività eseguita in mare dalla Guardia Costiera, con particolare riferimento alle oltre 6.000 unità da pesca ispezionate e ai controlli mirati sugli attrezzi utilizzati dagli stessi operatori del settore; controlli volti a tutelare l'ecosistema marino ed i suoi stock ittici .

COMMENTI

LA NAVE INTELLIGENTE E LA SOCIETA' INDIFFERENTE AI MARINAI INTRAPRENDENTI

di Anna Bartiromo

... E' tempo di Natale; un po' lo avvertiamo dalla scenografia cittadina creata apposta per questi giorni particolari, nettamente diversi dal quotidiano che, spesso, troppo spesso, sta diventando sempre più disomogeneo, imprevedibile e scombinato, un po'dall' unico vero motivo che dovrebbe sorprenderci e piacevolmente catturarci- La nascita di Gesù o, se volete, di Dio fatto uomo-. Dico "dovrebbe"perchè, in genere, inseguiamo più appetiti culinari che desideri religiosi lasciandoci trascinare dal vortice del consumismo e dello shopping sfrenato che nulla ha a che vedere con il reale spirito di questa festività. Una vera Babilonia insomma dove pare che i più attoniti e soddissfatti siano gli animali nella loro incolpevole incoscienza piuttosto che gli uomini, cui è effettivamente inviato tale Biblico messaggio. Infatti la violenza non si ferma, gli astii continuano, anzi, paiono rafforzarsi e l'indifferenza veste il manto di una generosità, spesso truccata a mascherare una malcelata vanagloria. Ma è Natale e non potevo esimermi dall'avvicinarmi a voi, a voi tutti, compagni di questa nave "intelligente" fatta di reti e canali, di personale coraggioso e intraprendente, colto ed esperto in vari argomenti, nonchè speciali per il profondo retaggio marinaresco che vi distingue dagli altri e ci distingue tenendoci insieme quale affiatata "CREW" pronta e risoluta a proseguire questo interessante viaggio sulle onde dei rigi e dello scritto. Perciò vi dico auguri di cuore per un NATALE SERENO e FELICE e per un NUOVO ANNO fatto di grandi soddisfazioni, benessere e tanta salute poichè, per quanto si possa essere ricchi, la SALUTE è come l'AMORE. Non si può comprare. buon natale! buon anno 2018

Anna Bartiromo

TRE LUNGHI FISCHI DI SALUTO AL NOSTRO GRANDE ALDO MARLETTA

LA NAVIGAZIONE NEGLI ISTITUTI NAUTICI

UN'ALTRO BASTIMENTO DI QUERCIA SE NE E' ANDATO, UNA PREMessa, DUE TESTIMONIANZE IN ONORE DI ALDO MARLETTA , UNO DEGLI ULTIMI “ COMANDANTI “ DELL'ISTRUZIONE NAUTICA

GENOVA .Un bastimento di quercia sembra indistruttibile , immortale, eppure... ho pensato a questo quando sono andato alle esequie del professor Aldo Marletta il 23 dicembre. Povero grande amico , chiuso in una cassa di legno che ho voluto toccare con mano per salutarlo mentre lo portavano a spalla nella chiesa. Volevo scrivere qui le nostre esperienze nella navigazione degli istituti nautici. Il nostro primo incontro nel 1954, poi diventato una costruttiva indefettibile amicizia in un arco di tempo di scuola , di vita, di tante iniziative che formano la storia della società italiana, dell'istruzione nautica, dei progetti diventati realtà come i primi esperimenti dei programmi di studio, dei viaggi di istruzione scuola/lavoro con le navi mercantili anni '70 . Aldo Marletta, dal suo ponte di comando del Nautico San Giorgio, ha gestito le riforme e superato le rivolte studentesche , la sua dialettica di cui era indiscusso maestro faceva “ annegare “ gli spiriti bollenti ; siamo andati insieme ai convegni che allora la Pubblica Istruzione indiceva frequentemente nei vari istituti per orientare la navigazione dell'istruzione nautica verso sbocchi professionali. Questi istituti avevano presidi (che io chiamavo comandanti) , uomini di grande valore, ispettori della P.I. che conoscevano la materia. Era un mondo che voleva incontrarsi e discutere prima di mettere mano a riforme, c'era il rispetto per l'uomo, oggi c'è la soggezione alla burocrazia, la falsa comunicazione che divide contrariamente a quanto la gente crede. E c'è tanta corruzione , clientelismo, tra centri, istituti, accademie vere o solo di nome. Chiudo questa mia premessa che avrebbe voluto essere un lungo excursus delle cose realizzate insieme al prof. Marletta , ma non posso fare a meno di ricordare Antonio Sposito, il prof. Corradino Ciampa (anch'egli già preside,), al caro ing. Guglielmo Levi, al prof. Silvestro Sannino, che con Ciampa ha viaggiato al lungo corso per la formazione degli ufficiali) con due testimonianze nel ricordo di Aldo Marletta: dall'Oceano Atlantico e da Piano di Sorrento, con un altro (grande) preside collega , il prof. Agostino Aversa. (DL)

UN EX ALUNNO DAL VENEZUELA

Caro Decio, scrive un ex alumno del Nautico di Genova .
Avevo saputo da suo figlio Angelo Marletta che mi aveva scritto un breve e laconico

messaggio dal whatsapp della scomparsa di suo padre Aldo Marletta, che è stato Preside del Nautico di Genova. Questa triste notizia mi ha riportato indietro negli anni quando frequentavo il Nautico anni 70, nella sezione "C" dei Costruttori Navali. Avevo conosciuto il professor Marletta in persona, quando ci faceva visita nella succursale del Nautico che era in quel tempo in via Galileo Galilei dietro alla stazione Brignole. Mi ha fatto una buona sensazione, una brava persona cordiale, non lo ho mai sentito alzare la voce con gli alunni, sapeva inculcare le motivazioni per cui ognuno di noi aveva scelto questa scuola con la sua voce pacata con accento siciliano. Ho avuto occasione di parlargli , mi sentivo timorato, ma Marletta ogni volta che mi rivolgeva la parola lo faceva con spirito di amicizia, non si dava arie di grandezza, al contrario sapeva dialogare come se fosse un vecchio amico e ti metteva a suo agio per qualsiasi domanda .

Come giustamente hai scritto Decio sull' ultimo DL News , il Nautico ha perso un vero pilastro, ex insegnanti ma anche ex alunni lo ricorderemo con vero affetto e rispetto; ancora adesso conservo gelosamente una foto ricordo dell'ultimo anno nel 1979 nell' aula della classe della sezione C costruttori dove io mi trovo accanto Marletta con il compianto prof. Cucuccio. Nonostante siano passati tanti anni il ricordo di Aldo Marletta rimarrà per me un punto di riferimento di un preside che ha saputo valorizzare l'importanza del Istituto Nautico per tutti i giovani che si sono diplomati, diventando veri professionisti del mare.

Tuo ex alunno Alfredo Puppo.

CONDOGLIANZE PER ALDO/ L'ORAZIONE DI AGOSTINO AVERSA

PIANO DI SORRENTO .Sento il doveroso bisogno di trasmettere i miei sentimenti di condivisione in questi momenti umanamente terribili per la dipartita del mio ex collega preside ALDO, introdotto nella vita del Regno di DIO, essendosi compiuta per lui, misteriosamente, la pienezza del tempo, ora:..."aspetta la risurrezione dei morti e la vita del mondo che verrà...."

Come insegna il nostro Credo, Simbolo Niceno Costantinopolitano.

Dico ai familiari ed ai suoi amici che io ho sempre trovato conforto, in questi momenti segnati da immenso dolore, per la dipartita di una persona cara, nella lettura del libro della Sapienza, ultimo dell'Antico Testamento, che alla pericope,3,1-9 , così esprime, la sorte dei giusti :

*1 Le anime dei giusti, invece, sono nelle mani di Dio,
nessun tormento li toccherà.*

*2 Agli occhi degli stolti parve che morissero,
la loro fine fu ritenuta una sciagura,*

*3 La loro partenza da noi una rovina,
ma essi sono nella pace.*

*4 Anche se agli occhi degli uomini subiscono castighi,
la loro speranza resta piena d'immortalità.*

*5 In cambio di una breve pena riceveranno grandi benefici,
perché Dio li ha provati e li ha trovati degni di sé;*

*6 Li ha saggiati come oro nel crogiuolo
e li ha graditi come l'offerta di un olocausto.*

*7 Nel giorno del loro giudizio risplenderanno,
come scintille nella stoppia correranno qua e là.*

*8 Governeranno le nazioni, avranno potere sui popoli
e il Signore regnerà per sempre su di loro.*

*9 Coloro che confidano in lui comprenderanno la verità,
i fedeli nell'amore rimarranno presso di lui,
perché grazia e misericordia sono per i suoi eletti.*

E ALDO, pur non conoscendo la sua fede cristiana, io lo considero un giusto.

Nella Bibbia essere giusto è un grande onore. Il moderno Israele ha coniato il termine “Giusto tra le nazioni “per indicare tutte quelle persone non ebrei che hanno salvato ebrei dalla Shoah.

La nostra morte va letta alla luce del Mistero Pasquale, in quanto nasciamo a vita nuova. Credo che con S. Agostino dobbiamo ringraziare il Signore della vita, per “avercelo dato così com'era “ e non disperarci “ per avercelo tolto “. Alla fine dei tempi, siamo sicuri che incontreremo di nuovo ALDO, nella LUCE del giorno senza tramonto, nella Luce del RISORTO SIGNORE.

Lo ricordo nei vari corsi di aggiornamento che negli anni ottanta e novanta facevamo per l'istruzione nautica con Fichera,Russo,Corradino ,Silvestro ed altri,aveva sempre parole di saggezza competente,condite talvolta da vernacolo siciliano. Lo ricordo al SALONE NAUTICO DI GENOVA.

La vita è un incontrarsi, un relazionarsi e il nostro sito è stato: l'istruzione nautica.

La mia lettura del suo esserci,lo ascrive al mondo delle persone che hanno vissuto i valori umani e cristiani, trafficando i propri numerosi talenti e carismi, pur nel segno del limite di cui ogni uomo è portatore. Abbiamo, insieme con altri, scritto un pezzo di storia nautica, tra il nord ed il sud italiano.

Signore abbi pietà di noi e aiutaci. Tutto ciò che nasce muore, tutto ciò che ha inizio ha fine, solo tu Signore sei immortale ed infinito: accogli Aldo nella tua pace, al di là del limite della condizione umana. *Giobbe : il Signore ha dato, il Signore ha tolto, sia fatta la sua volontà.*

Ognuno di noi porta con sé motivi di ringraziamento a Dio per Aldo che ha onorato il suo agire con saggezza ,rettitudine e lealtà:

Réquiem aetérnam dona eis, Dómine,

et lux perpétua lúceat eis.

Requiescant in pace.

Amen.

Ora, nella sua metastoria, ALDO vive la dimensione della intercessione presso Dio per le nostre serenità e per i nostri bisogni del tempo della vita.

L'Addio,” a-Dio “ al defunto ALDO, il cui corpo ha visto il Salvatore, è la sua raccomandazione a Dio, da parte della sua famiglia terrena e della Chiesa nella sua fede complessiva : Aldo appartiene alla comunione dei santi.

I morti della terra sopravvivono nella LUCE CRISTICA, nel tempo eterno senza passato e senza futuro. La tradizione bizantina,con Simone di Tessalonica, sintetizza il tutto con il bacio di addio al defunto “... Non siamo vissuti separati, ora siamo, più che mai, uniti a Cristo Gesù, l'indispensabile per la vita e SIGNORE DEL COSMO E DELLA STORIA.

Affidiamo l' anima benedetta di ALDO,alla infinita misericordia di Dio ,in Paradiso lo accompagnino gli Angeli, al suo arrivo lo accolgano i martiri perché possa godere la meritata Celeste Gerusalemme.

Agostino Aversa

I PROGRAMMI ATENA PER IL 2018

Ai Soci della Sezione Ligure Piemontese di ATENA

Cari Amici, a chiusura dell'anno sociale 2017 desideriamo informarvi su alcuni programmi in corso e su alcune importanti azioni del Consiglio Direttivo Nazionale di ATENA che vedranno sviluppi nel corso del 2018.

- **NAV 2018:** la XIX edizione del NAV si svolgerà a Trieste dal 22 al 24 giugno 2018. NAV è la principale conferenza nazionale sulla ricerca, la tecnologia e l'ingegneria navale e marina ed è sempre di più l'evento più importante che la nostra Associazione organizza. E' una manifestazione di livello internazionale che vedrà i principali attori dell'industria e dell'ingegneria navale di tutto il mondo a Trieste presentare un notevole numero di memorie sui maggiori temi dell'ingegneria navale e marina; ad oggi abbiamo superato la soglia dei 100 abstracts.
- **Rapporti con Enti e Istituzioni:** sono proseguiti e in alcuni casi conclusi positivamente i rapporti presso Enti ed Istituzioni per dare visibilità ad ATENA. Abbiamo incontrato il nuovo Direttore Generale per il Trasporto Marittimo e per le Acque Interne del MIT, Arch. Mauro Coletta. A tale incontro è seguita una lettera d'intenti di collaborazione con il MIT, analoga cosa è stata avviata anche con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto. Con LNI abbiamo avuto una momentanea battuta d'arresto legata al cambio di figure al loro vertice ma adesso abbiamo ripreso l'inoltro delle domande di iscrizione nella camera arbitrale del diporto che abbiamo ricevuto dai soci.
- **Spostamento della scadenza del CDN e referendum:** nel 2018 scadono i mandati per le cariche di ATENA nazionale per cui si dovrebbe procedere con le elezioni nazionali per il rinnovo delle figure del Consiglio Direttivo Nazionale, tra cui Presidente, Segretario e Tesoriere. Per evitare un cambio del vertice di ATENA in un momento così cruciale ed ai fini della miglior riuscita del NAV 2018, la Giunta Nazionale ha deliberato nella riunione del 16 novembre 2017 di spostare in via eccezionale le elezioni nazionali di un anno per sfalsare questi due momenti così importanti per la vita dell'Associazione. Ciò comporterà un duraturo sfasamento tra Elezioni Nazionali e NAV per cui verrà ad essere eliminato definitivamente l'inconveniente che ha indotto la Giunta a proporre questo provvedimento. Chiaramente la decisione della Giunta, per essere valida a tutti gli effetti, deve essere ratificata dai Soci ed il tutto può avvenire in maniera referendaria. Nei prossimi giorni Vi verranno comunicate le modalità di svolgimento di questo referendum, che si vorrebbe concludere entro la fine di gennaio-inizio febbraio 2018, e vi verrà comunicato quando verranno distribuite le schede elettorali e le modalità di votazione.
- **Abbonamento TTM in versione informatica:** nel 2018 l'abbonamento alla rivista TTM passerà alla versione informatica sperando, in questo modo, di porre fine ai problemi, segnalati da molti, di recapito della rivista. Chiunque lo desideri, in ogni caso, potrà sottoscrivere direttamente con TTM l'invio della rivista anche in formato cartaceo con una piccola integrazione economica. Si pregano tutti i Soci che non l'abbiano già fatto, di confermare a questa Segreteria il loro indirizzo email corrente (o indicarne uno diverso di loro preferenza) per poter ricevere le credenziali necessarie per accedere alla rivista on line.

Avremo piacere nei prossimi giorni di convocarvi per l'assemblea dei soci della Sezione Ligure Piemontese, nel corso della quale discutere sui programmi della sezione per l'anno 2018, e vi preghiamo già fin d'ora di far pervenire a questa Segreteria i vostri suggerimenti e indicazioni.

Rinnoviamo a voi e alle vostre famiglie i migliori auguri.

ATENA Sezione Ligure Piemontese genova@atenanazionale.it; info@atenanazionale.it

36 solo a Natale, 116 il 23 dicembre. In tutto sono già più di 15mila quelli sbarcati nel nostro Paese nel 2017. Sono i minori non accompagnati le prime vittime del business dell'accoglienza: spesso venduti dai genitori o vittime di tratta. Il più delle volte, arrivati nel nostro Paese, fanno perdere le tracce. E l'Ue cerca di mettere a punto un piano di protezione che però è deficitario di un fattore indispensabile: il loro ritorno nelle famiglie di origine.

Da La Bussola Quotidiana 27 dicembre 2017

E costano ai Comuni circa 3.000 euro al mese, e i nostri vecchi ammalati e i non abbienti ? Persino Bergoglio pensa solo a migranti e profughi!

DALL'ARGENTINA

**A don Francesco
Pittaluga, y a todos los
que sostienen con tanto
sentimiento las
tradiciones ligures,
nuestro mayor
reconocimiento y los
mejores augurios para el
año 2018
Ruben Granara Insua
Presidente
Fundacion Museo
Historico de la Boca**

Repubblica de la Boca

LA STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA DI FRANCESCO PITTALUGA

QUANDO A GENOVA AMMARAVANO GLI IDROVOLANTI QUALE COMPLEMENTO DEL TRAFFICO MARITTIMO// L'EVENTO INSIEME ALLA IMPRESA DEL REX

Nell'ambito delle vicende della storia dell'aeronautica genovese che abbiamo già trattato in alcuni articoli degli scorsi numeri di DL NEWS quale complemento del traffico marittimo passeggeri di un tempo, un episodio che merita un approfondimento è stata la visita della squadriglia aerea che aveva effettuato la seconda trasvolata atlantica del 1933 guidata da Italo Balbo, allora Ministro dell'Aeronautica. In un'epoca in cui l'idroscalo di Genova era interessato da un traffico rilevante, analizzato quando abbiamo ricordato le vicende della "Società Anonima di Navigazione Aerea", prima compagnia aerea italiana, assieme alla triestina "S.I.S.A" dei Cosulich, voluta da Erasmo Piaggio nel 1926, Tale manifestazione costituì il degno corollario di quanto era stato realizzato fin dal 1931 con la prima trasvolata in squadriglia dell'Oceano. Entrambe le iniziative erano state concepite per celebrare il decimo anniversario della costituzione della Regia Aeronautica come Forza Armata indipendente dalla Marina Militare cui prima era legata e come compendio di un periodo di circa tre lustri in cui la nostra nazione aveva fatto passi da gigante in campo aviatorio grazie all'approntamento di aerei d'avanguardia usciti spesso dai cantieri dell'Ansaldo e della Piaggio, tramite competizioni agonistiche, primati e "raids" estesi a tutto il mondo. La crociera del 1931 ebbe come destinazione il Sud-America: si tenne dal 17 dicembre 1930 al 15 gennaio 1931 e venne effettuata con dodici idrovolanti Savoia-Marchetti S-55 A lunghi circa 16 metri, equipaggiati con due motori Isotta-Fraschini della potenza di 880 cavalli e velocità di 280 km/h. L'unico di questi velivoli giunto sino a noi è quello esposto presso il "Museu TAM" di Sao Carlos nello Stato di Sao Paulo del Brasile. Denominato "Jahù" dal suo ultimo proprietario, l'aviatore brasiliano Joao Ribeiro de Barros, era in origine l'"Alcione" dell'asso italiano Eugenio Casagrande. : il nostro Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle presso il Lago di Bracciano ne ha chiesto ripetutamente il suo rientro in Italia , e si spera che tale operazione giunga prima o poi a buon fine. All'impresa parteciparono 56 piloti e purtroppo cinque di loro periranno in quattro incidenti lungo il percorso con conseguente perdita totale di tre velivoli. Dopo varie tappe il lungo volo si concluse a Rio de Janeiro dove la squadriglia ricevette tutti gli onori . Ancora più eclatante il successo della trasvolata del 1933, che si svolse fra il luglio e l'agosto di quell'anno e cui parteciparono ben venticinque idrovolanti di tipo analogo a quelli dell'impresa precedente organizzati in otto squadriglie che

decollarono dalla rada di Orbetello il primo di luglio per compiere, attraversando l'Atlantico Settentrionale, quella impresa che tutti definirono all'epoca come "la più gigantesca della storia aeronautica mondiale" e che precedette di un mese la conquista del "Nastro Azzurro" da parte del nostro transatlantico "Rex" proprio sulla stessa rotta percorsa in cielo da 52 ufficiali piloti, un ufficiale ingegnere tecnico e 62 sottufficiali specialisti. In Italia rientreranno 24 velivoli perché uno si perse durante il volo di ritorno nel tragico incidente alle Azzorre. In totale le vittime di questo "raid" furono due che, sommate a quelle purtroppo più numerose della prima trasvolata, portarono a sette il tributo di vite umane che queste imprese, di per sé utili per lo sviluppo dell'aeronautica non solo italiana, richiesero.

Destinazione finale di questa seconda trasferta fu Chicago, sede dell'Expo Universale di allora, con varie tappe lungo il percorso e scali importanti a Montreal in andata e New York al ritorno: anche in questo caso il trionfo fu massimo per i nostri trasvolatori e a Italo Balbo venne intitolata una importante "Avenue" della metropoli adagiata sul lago Michigan dove la squadriglia ammarò.

Sulla scia dei successi di queste imprese Genova, allora polo industriale e commerciale fra i più importanti del Paese, non volle rimanere indietro e, nell'entusiasmo che travolse la nazione, chiese l'onore di ospitare gli "atlantici", come venivano allora identificati i protagonisti di queste imprese.

Era il 2 settembre del 1933: prima arrivarono gli aeroplani, decollati da Orbetello con tappa a Cadimare nel Golfo della Spezia dove, oltre ai cantieri navali, era presente allora un importante idroscalo della Marina da cui era solito levarsi in volo il futurista Filippo Tommaso Marinetti per ispirarsi per i suoi quadri sull' "aeropittura". La squadriglia giunse compatta sul cielo di Genova: gli idrovolanti sorvolarono il centro della città, poi si abbassarono sul Lido d'Albaro mentre una folla entusiasta si radunava in un Corso Italia non ancora ultimato del tutto sbracciando e agitando fazzoletti e bandiere bianco-rosse, i colori di Genova o azzurre, quello dell'aviazione. Fra gli equipaggi che pilotavano le ventiquattro macchine non mancavano i liguri, e ben quattro di essi figuravano fra i capitani di squadriglia: ogni idrovolante portava come sigla le iniziali del suo comandante e su quello guidato dal maggiore Luigi Questa spiccava quella di I-QUEST, mentre sul "Savoia-Marchetti" del colonnello Ulisse Longo la sigla era I-LONG. Il maggiore Enea Silvio Recagno portava sulla carlinga del suo "idro" la scritta cubitale I-RECA mentre l'aereo comandato da Bruno Borghetti era contrassegnato dalla sigla I-BORG. Sempre fra i liguri seguivano il tenente colonnello Stefano Cagna, vice di Balbo sul suo velivolo I-BALB e i piloti maggiore Carlo Pezzani, capitano Secondo Revetria e sergente maggiore Mario Dellepiane distribuiti fra gli altri equipaggi.

Fu un trionfo: alle cinque del pomeriggio gli aviatori transitarono a piedi in corteo per Via Cairoli. Poi, stretti in mezzo a due ali di folla che li acclamava in Via Garibaldi, vennero accolti a Palazzo Tursi dove si tenne la cerimonia di benvenuto nonché il primo dei due ricevimenti previsti. Il senatore Eugenio Broccardi, podestà della città cui solo sette giorni dopo succederà nella stessa carica il marchese Carlo Bombrini che era comunque presente, offrì loro, a nome di tutta la comunità urbana, una medaglia d'oro ricordo dell'evento. La sera, poi, all'Albergo Miramare sopra Principe si tenne in loro onore un ballo di gala cui partecipò tutta la Genova mondana e

imprenditoriale con in testa i Piaggio, i Raggio e tanti altri nomi di spicco del mondo economico e armatoriale cittadino mentre dal porto le navi e i transatlantici presenti

salutavano i trasvolatori col suono delle loro sirene. Il rinfresco venne approntato dalla ditta "Capurro" e su "Il Secolo XIX" del giorno dopo venne riportato come:

"...dai fasti medioevali della città, dal ritorno del crociato Guglielmo Embriaco, mai più una fredda Genova aveva saputo esultare come ieri quando tributò il trionfo ai suoi aviatori".

La città aveva riportato due prestigiose affermazioni quasi in contemporanea: il record di velocità del "Rex" e la partecipazione nutrita di tanti dei suoi figli all'impresa aeronautica di Italo Balbo. Sarà una stagione di successi destinata a chiudersi presto: di lì a pochi anni il "Rex" si perderà nel turbine della guerra, i cieli cittadini verranno solcati da ben altri velivoli e purtroppo il brivido non sarà più riservato ai grandi eventi aeronautici ma diverrà argomento tragico di tutti i giorni. Nel 1933 si riusciva però ancora a sognare, grazie ai nostri trionfi sul mare e anche a questo evento aviatorio oggi praticamente dimenticato ma che ci fa comprendere come fosse sentita e vissuta più o meno da tutti, addetti ai lavori e no, l'esigenza di modernità e progresso che, in campo aeronautico e navale, poneva proprio in quegli anni le basi di quello che sarà il suo grande sviluppo del dopoguerra .

Francesco Pittaluga dicembre 2017

ingegnere aeronautico- console de "A Compagna" - storico aero-navale

LO STRAORDINARIO MONDO DEI FARI

Prosegue la navigazione **DINANZI...IL MARE** ,(prendendo a prestito il titolo dell'ultimo libro di Francesco Pittaluga) , nel mondo dei fari , mondo che ci affascina perchè comprende tutto, terra e mare, storia e navigazione del nostro pianeta , come i libri di Lilla Mariotti , uno di questi, **I FARI** presentato questa estate . Ora il caro Flavio Scopinich ci manda la sua visita al Faro di Livorno, lo pubblichiamo senza immagini, le parole di Flavio sono esaurienti . Ma prima , Lilla, ci tiene a precisare:

L'intervento di una esploratrice dell'anima e deòla storia dei fari nel mondo
di Annamaria Lilla Mariotti

Caro Decio, Come sempre io leggo tutte le tue news, e nell'ultima ho trovato un articolo molto interessante sulla Lanterna e sulla mostra a Palazzo Reale. Io non sono ancora andata a vederla, perché ho un notevole archivio di stampe e foto sull'argomento, oltre ad averne scritto per riviste e fatto conferenze sul faro, addirittura ho un power point con una visita virtuale della Lanterna fino alla cima, perché, come tu ben sai, è aperta al pubblico solo fino alla prima terrazza.

Questo PPS l'ho anche presentato alle scuole.

Ma il motivo vero per cui ti scrivo è un altro: nel suo articolo Stefano

Briata scrive questo "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".

Alcune cose non sono esatte : io non sono la fondatrice dell'Associazione che gestisce la Lanterna, io sono co-fondatrice e presidente dell'Associazione Il Mondo dei Fari e siamo gemellati con l'Associazione Giovani Urbanisti - Fondazione Labò - che per questo motivo ci mette spesso a disposizione la zona museale della Lanterna per le nostre iniziative.

Aggiungo che chi gestisce ora il Museo della Lanterna e tutto il parco è Andrea De Caro, figlio del farista Angelo De Caro. Se ci sono altre persone coinvolte non ne conosco i nomi. Se vuoi pubblicare mi sembra giusto che le tua mia nota sia completa.

Ti ringrazio per aver pensato a me anche per la Lanterna, mi sono sentita onorata, ma non sono così brava !!!

[Annamaria Lilla Mariotti](#)

[Visita al Faro di Livorno, moderno con un vestito del passato](#) di Flavio Scopinich

Cari amici, dopo la visita alla Lanterna di Genova, ho avuto la favorevole opportunità, grazie alla associazione "Amici dei Fari" di potere andare a visitare il Faro di Livorno, un faro che potrebbe definirsi "moderno" con un vestito del "passato".

Partito di buon'ora da Genova, la città di Livorno mi accoglie con una bellissima giornata di sole, ed una breve sosta lungo i fossi, dove è possibile ammirare le vecchie mura della "Fortezza Nuova" ed il dedalo di canali che la circondano e la collegano al mare, facendo di Livorno una specie di Venezia della Toscana.

Fortezza Nuova cinta dal Fossato

Di fronte alla Fortezza Nuova, si trova la grande piazza ottocentesca della Repubblica, caratterizzata da una statua su di un piedistallo, monumento che ricorda il plebiscito del popolo toscano tenutosi nei giorni 11 e 12 marzo 1859, con il quale la cittadinanza approvò in massa l'annessione della città di Livorno al Regno sabauda di Vittorio Emanuele II, con ben 336.571 voti favorevoli (Contrari 14.925, Astenuti 4949).

Passata la Fortezza Nuova, dopo avere costeggiato prima ed attraversato poi i Cantieri Benetti, (fiore all'occhiello della Cantieristica Livornese), raggiungo il Faro posizionato al termine del molo Mediceo (chiamato da alcuni "Fanale maggiore" o "Fanale dei Pisani"), fanale che sorveglia l'ingresso meridionale del porto di Livorno.

Le origini (e relative motivazioni costruttive) del faro livornese, risalgono al periodo calante della storia della repubblica marinara di Pisa; all'epoca in perenne lotta con la repubblica Marinara di Genova, per il predominio del Tirreno, delle colonie poste in Corsica e Sardegna,

il controllo di rotte, mercati e piazze d'affari in tutto il Mediterraneo dalla Provenza a Gibilterra fino agli stati crociati in Siria ed in Palestina. Questa lotta culminò il 6 agosto 1284, nei pressi delle secche della Meloria, dove fu combattuta una delle più aspre battaglie navali del Medioevo, conosciuta anche come "Battaglia della Meloria". Questa battaglia navale, vide la flotta Genovese sopravanzare quella Pisana, e causò, a causa delle successive e continue scorribande del figlio dell'Ammiraglio Andrea DORIA, sulle coste pisane, la distruzione del Faro della Meloria che segnalava (ai naviganti che si avvicinavano al porto di Livorno), la presenza delle "Secche della Meloria".

Passato il periodo buio, la Repubblica di Pisa, decise di costruire nell'abitato di Livorno (in sostituzione di quello della Meloria), un nuovo fanale di dimensioni generose e dall'aspetto imponente, al fine di sottolineare la volontà di ripresa della Repubblica Pisana. La costruzione, iniziata nel 1303 e completata nel 1305 (su di una roccia una volta isolata dalla terraferma), è stata attribuita al valente scultore ed architetto Giovanni PISANO (a cui si deve anche la facciata del duomo di Siena).

Con la scomparsa della Repubblica Pisana, la Croce pisana collocata sulla porta d'ingresso venne sostituita con il simbolo fiorentino dei Medici, tutt'oggi visibile su parte delle mura circolari esterne alla base, che costituivano il lazzaretto della città, voluto nel 1584 dal Granduca di Toscana Francesco I de' Medici, a fianco del quale furono ricavati anche alcuni magazzini per le merci importate.

Nel tempo, il faro è servito a molte diverse funzioni, durante la seconda guerra mondiale, le truppe germaniche di stanza in Italia, utilizzarono la robusta struttura del faro come deposito munizioni che nel 1944 al momento della ritirata, non potendo portare con se tutti gli esplosivi, per non farli cadere in mano agli alleati, fecero brillare il deposito munizioni causando il crollo e la distruzione del vecchio faro.

Negli anni '50, grazie anche all'interessamento di un personaggio politico toscano di prestigio furono trovati i fondi e le giuste vie per mettere in piedi la ricostruzione del faro, utilizzando gran parte del materiale originale. Tutt'oggi, incastonata nel muro si può ammirare una specie di scudo in pietra appartenente alla costruzione originale incastonato in una nicchia ricavata nella parte bassa, nella parte esterna estrema un gruppo di pietre originali testimoniano il contorno del vecchio cilindro di pietra.

Dal punto di vista costruttivo e strutturale, il Fanale Maggiore, è dotato di un telaio interno in cemento armato costituito da anelli concentrici collegati verticalmente fra loro, da piloni a sezione quadra, che sorreggono la cupola e la scala elicoidale che da accesso alla cupola stessa. Giunti sulla sommità della seconda torre, dal terrazzino si gode un panorama impagabile, sia sulla città, che sulle isole prospicienti Livorno.

Terminata l'osservazione panoramica; tramite una scala elicoidale in ferro, si raggiunge il piano inferiore della cupola, dove un'altra scala in ferro ci porta dove sono alloggiati i sistemi di rotazione e di illuminazione della parte ottica rotante, tra i quali un antico ed efficiente sistema meccanico di emergenza a contrappeso (o a orologeria). Il contrappeso, durante la discesa, svolgendo un cavetto d'acciaio avvolto su di un tamburo, è in grado di fornire l'energia necessaria per mantenere in rotazione il telaio con le lenti di Fresnel; la velocità di rotazione costante del telaio, è assicurata da un regolatore di WATT che agisce su di un freno.

La struttura, è rivestita esternamente da una base tronco-conica che sorregge le due torri merlate di diametro diverso; ambedue le torri sono leggermente rastremate verso l'alto; mentre, il rivestimento esterno, è stato realizzato con la pietra della Verruca proveniente dalla cava di San Giuliano, in modo da utilizzare le stesse pietre che originariamente furono usate

nel 1300 per la costruzione del faro originale, che attualmente raggiunge i 52 metri di altezza, con un diametro alla base di 12 metri.

Faro con 2 torri cilindriche merlate - Base tronco-conica - Ben visibile la rastrematura dei cilindri

Anticamente, per produrre la luce, l'alimentazione del faro, era basata su fascine di legna che ardevano su specchi concavi che riflettevano la luce sul piano orizzontale, poi successivamente con il progresso, nel 1841 furono installate le lenti di Fresnel, successivamente furono installati dei bruciatori a vapori di petrolio. In epoca recente il petrolio fu rimpiazzato dall'acetilene, un gas caratterizzato da una emissione luminosa molto intensa, fino alla situazione attuale, dove una lampada da 1000 Watt produce una luminosità sufficiente a portare la luce del faro oltre le 25 miglia nautiche che sono il limite del suo orizzonte ottico dovuto ai suoi 55 (m.) di altezza. Al fine di mostrare il funzionamento del faro al completo, uno dei soci fondatori, Renzo, oscurando il sensore luminoso ha messo in moto il sistema automatico di accensione e rotazione, per la gioia dei visitatori.

Meccanismo elettrico di rotazione Lampada 1000 W.

Una passeggiata sul terrazzino più alto ha consentito di ammirare da vicino il telaio rotante supporta i vari gruppi delle lenti di Fresnel ed anche l'otturatore metallico che completa la parte oscurata dei 360°.

Accesso al terrazzino superiore Lenti Fresnel con settore oscurato

Una così bella ed interessante visita in periodo natalizio, non si poteva che concludere che con un brindisi augurale fra i vari partecipanti, con un tavolo imbandito in stile "Faro".

Tavolo imbandito in stile "Faro"

Alla prossima,

Flavio Scopinich

IL RACCONTO DAL VERO

di Ugo Doderò

Il mondo dalla finestra di Andrea il pensionato

Siamo ancora in primavera, ma l'estate si avvicina con la gioia di divertirsi, la voglia della gente di stare assieme e di mettersi alle spalle i giorni grigi dell'autunno e dell'inverno col suo freddo e le sue giornate corte. Certo in primavera si sta già meglio, gli alberi sono in fiore e le brezze ti danno quella frescura tanto desiderata. Si comincia ad avere un po' caldo con le coperte invernali a letto e, per uscire, si indossano giacche un po' più leggere. Ci si sveglia un po' più presto al mattino, specialmente se con la qualifica di "pensionati" non si è tenuti, ad alzarci dal letto con quell'odioso orario fissato sulla sveglia. Ma l'abitudine di alzarsi presto è rimasta ad Andrea il nostro "pensionato" (di cui andremo a raccontare), che al mattino comunque si alza per tempo e va in cucina per farsi il caffè di rito, e quasi istintivamente alza la tapparella ed apre la finestra che gli permette la visione del palazzo di fronte, più o meno gemello di quello in cui lui abita: 6 piani, 3 portoni, 12 appartamenti per portone e 36 abitazioni in totale.

Sono più o meno le 6.30 del mattino, qualche finestra si apre e qualche persona esce sul poggiolo per vedere, guardando il cielo, com'è il tempo. la temperatura è gradevole siamo sui 16 gr. centigradi, nuvole assenti, solo qualche velatura, per cui si prevede una bella giornata. Anche il primo Meteo lo ha previsto.

Nessuno gradirebbe la pioggia, anche se continuando così c'è il pericolo di un'incombente siccità. Altre finestre si aprono, ed il nostro pensionato di nome Andrea comincia a salutare i dirimpettai, pensionati e pensionate, operai e colletti bianchi e bambini e ragazzi che sono attesi dalla campanella della prima lezione della scuola. Tutti iniziano ad animarsi e dalle finestre aperte si vedono genitori con i figli seduti a tavola per fare colazione. Il nostro Andrea entra ed esce dal poggiolo, la sua tazza di caffelatte sta scaldandosi nel forno a microonde e sul tavolo è già stesa una piccola tovaglia con sopra le fette biscottate e lo zucchero. La moglie dorme ancora, non è così mattiniera come Andrea. "Ciao Andrea, come stai?" saluta Anna moglie di Angelo dal quarto piano del palazzo di fronte "Lo sai " continua Anna rivolta ad Andrea " che la pizza di tua moglie Elisa è fantastica?" " Mi fa piacere " replica Andrea " ma ciò non toglie che una sera potrete ritornare da noi per assaggiarne un'altra".

Tra gli abitanti dei due palazzi esiste una "empatia " quasi inspiegabile, cosa che, invece non è presente all'interno dei due edifici presi singolarmente, in quanto gli stessi sono amministrati uno ad uno con le diatribe che si possono immaginare e non unitariamente. Ad ogni modo è veramente encomiabile come gli abitanti dei due edifici siano così legati da vincoli di solidarietà, particolarmente in questo " mondo dalla finestra ", mentre lontano da questo mondo non esiste più solidarietà, amicizia e mutuo soccorso.

Ugo Doderò

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

LE NOTE DI CARLA MANGINI

TORRE D'ANDRONICO.*(o dei venti)

Andronico Cirreste fabbricò in Atene una torre ottagonale di marmo ed in ciascuno dei suoi lati fece scolpire l' immagine di ciascun vento rincontro (di faccia) il proprio soffio. Sulla cima della torre fece una meta (struttura di forma conica o piramidale) marmorea sulla quale collocò un tritone di bronzo che dalla destra sporgeva una verga ed era conformato in guisa che s'aggirava dal vento e sempre si fermava di rimpetto al soffio e teneva la verga indicatrice sopra l'immagine del vento soffiante...

*Andronico Cirreste era un astronomo greco vissuto attorno al primo secolo a. C. Era anche architetto e costruì l'orologio greco-romano a Tino con precisione matematica.

fine