

DL NEWS è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ .

Il Diritto della Navigazione è lo strumento dell'economia dei trasporti

Siat. Una storia da raccontare. Terra/Mare/Cielo . Il 22 giugno a Palazzo Ducale a Genova serata esclusiva di celebrazione dei 50 anni della Compagnia, dal 1967 orientata al futuro

ESTATE, addio freni inibitori

Due righe soltanto per chi guida nel traffico urbano ed extraurbano. Guidare oggi è diventato molto pericoloso, troppe auto, velocità eccessiva, controlli inesistenti . Su due ruote li vedete sorpassare a destra e a sinistra della vostra auto, venire in contromano; su dieci motociclisti solo due sono rispettosi del Codice e del buon senso. E le conseguenze si vedono purtroppo tutti i giorni, con il sacrificio di giovani vite e i dolori delle famiglie.

ATTUALITA'

“VACCINOMANIA”, NE PARLIAMO ANCHE NOI

Il nostro foglio telematico è un magazine nato per diffondere la cultura dello shipping, ma non siamo vincolati ad argomenti che riguardano soltanto lo shipping o l'economia dei trasporti. Abbiamo trattato argomenti etici e filosofici , di letteratura e storia cultura a tutto campo. Alcuni esempi. Il paesaggio, un valore storico, artistico e giuridico, la gestione partecipata sul diritto alla bellezza del panorama; abbiamo pubblicato il manifesto del presidente dell'Uruguay, la lunga poesia di Panagulis a Oriana Fallaci, la nascita della Croce Rossa ad opera di Dunant, pezzi di storia della seconda guerra mondiale, attenendoci ai fatti e alle testimonianze. Questa volta trattiamo un argomento di stretta e dolorosa attualità, le vaccinazioni obbligatorie in forza di una legge che ne prevede almeno 12 per i bambini , pubblicando integrale una intervista uscita su un giornale online a un padre che ha perduto la figlia a causa di un vaccino. Una storia dolorosa che abbiamo vissuto indirettamente anche noi, che lascia aperta senza enfasi la discussione e fa riflettere, come è giusto che si, su una legge approvata in fretta come spesso accade in questo nostro strano variopinto Paese. Alla trasmissione Dalla vostra parte di venerdì 9 giugno su Rete4 il sen. Esposito , ospite fisso , ha ammesso che ha fatto fare ai suoi tre bambini il test di controllo allergico prima della vacci nazione. (DL)

Quando si parla troppo di scienza come alibi

A proposito. S'invoca la scienza pure sui vaccini. Però – almeno stavolta – non si può dire che

ce lo chiede l'Europa, perché nessun Paese europeo ha 12 vaccini obbligatori (anzi, 15 paesi su 29 non ne hanno nessuno come obbligatorio).

In Italia il governo ha deciso che tutti i nostri bambini ora dovranno subire dodici vaccini obbligatori per essere ammessi all'asilo o alla scuola (altrimenti si rischia perfino la patria potestà).

Nel frattempo però facciamo entrare in Italia 180 mila migranti all'anno – perlopiù dall'Africa e dall'Asia – e non risulta che per loro vengano fatte dodici vaccinazioni obbligatorie. (*Una recente circolare del Ministero estende le vaccinazioni per i bambini stranieri in Italia , nota red.le*) Eppure quelle africane e asiatiche sono zone sanitariamente a rischio, tanto che per andarci dall'Italia si fanno – appunto – molti vaccini: sul sito del ministero della salute sono elencati.

Dal blog Lo Straniero di Antonio Socci del 5/6 pubblicato su Libero

Non brandiamo metaforicamente, in guisa di una spada tagliente, la scienza, come se dietro a questa parola non si possa nemmeno discutere, è legge, soprattutto quando la pronunciano politici e medici. Rispondiamo noi a coloro che siedono nel Consiglio superiore sanità, oppure negli istituti di ricerca accreditati, o insegnano nelle università, o redigono riviste specializzate, o scrivono sui giornali .

La scienza ha i suoi limiti , è in continua evoluzione, può smentire se stessa, “*la ricerca scientifica* (Armando Rigobello di Dario Antiseri, Rubettino) *è ricerca senza fine, quello scientifico non è un sapere dogmatico e neanche esaustivo*”. La vera scienza è quella che si mette in dubbio, non tace sui problemi dell'uomo. Basterebbe citare , riporta la rivista La scelta, l'esempio della medicina – che non è propriamente scienza di per se stessa ma che ha il suo fondamento autenticamente e totalmente scientifico nell'anatomia normale e patologica , nella fisiologia, nella biochimica, nella patologia generale e nella genetica- e quindi è un sapere applicativo della scienza. Non si possono risolvere i problemi esistenziali – come fa il Ministero della Salute -senza fare un'analisi sui limiti dello scientismo, un'analisi di buon senso, di etica condivisi con una buona dose di umiltà . (DL)

LA STORIA

La figlia morì dopo un danno da vaccino

Fabrizio Varani , in una iintervista a *emilia-romagnamamma.it* sfoglia i documenti che sanciscono il riconoscimento del danno da vaccino sulla figlia Giada, morta a dodici anni nel 2014

Nonostante tutto, non riesce a essere arrabbiato con chi considera degli scellerati i genitori contrari all'obbligo vaccinale. E davanti all'acceso dibattito di questi mesi, polarizzato su due fronti opposti, non ha voltato le spalle, seguendolo con interesse nonostante l'immenso dolore che ha colpito la sua famiglia. Ravennate, Fabrizio Varani ha perso la figlia Giada il 2 agosto del 2014, all'età di dodici anni, dopo una crisi epilettica legata all'encefalopatia che l'aveva colpita da piccolissima. E che le aveva causato un gravissimo ritardo psico-motorio.

Il suo è uno dei casi in cui è stato riconosciuto un danno da vaccino, con relativo indennizzo, secondo la legge 210 del 1992. Un danno che alla famiglia è stato riconosciuto in tempi brevi da una apposita commissione regionale formata da medici e alle dipendenze del ministero della Salute. Il fatto non è stato contestato, non c'è stato neanche bisogno di rivolgersi ad un legale con relativa trafila giudiziaria. Per anni Varani e la moglie sono stati destinatari di un assegno mensile.

Col senno di poi, Fabrizio e la moglie Valeria avevano già notato a partire dai primi mesi di vita della bambina che dopo ogni vaccino, si presentava una reazione avversa, in genere una

febbre molto alta: “Ma il pediatra ci assicurava ogni volta. E noi non ci siamo mai posti il problema di non fare o di rimandare le somministrazioni”.

Ma dopo il trivalente MPR (morbillo, parotite, rosolia) al quale Giada viene sottoposta all'età di quindici mesi, succede qualcosa di anomalo: “Febbre a 40-41 – racconta il papà – oltre a diarrea e, soprattutto, apatia e atassia: mia figlia faceva come piccoli scatti con il collo e poco a poco, quei pochi passi che già aveva mosso, smise di farli, tornando prevalentemente a gattonare e smettendo di dire le poche parole che, precocemente, aveva già imparato”.

All'inizio Fabrizio non associa i sintomi al vaccino, anche se la moglie si insospettisce: “I medici continuavano a rassicurarci, fino a quando, in Neuropsichiatria infantile a Ferrara, dopo esami su esami dai quali non era risultato nulla, ci dissero che qualcosa non andava. E alla visita successiva, dal dottor Giuseppe Gobbi a Bologna, misero un punto interrogativo di fronte alla parola vaccini. Quello somministrato a Giada, il Monupar, venne poi ritirato dal mercato”.

Oggi Fabrizio e Valeria sono i genitori di un'altra bimba che ha un anno e mezzo, e che hanno scelto di non vaccinare: “Nonostante la perdita di Giada, il problema se vaccinare o meno la sua sorellina ce lo siamo posti comunque, non abbiamo certo optato per l'obiezione per ripicca. Spesso chi si fa la domanda non è un antivax punto e basta ma solo un genitore che si informa, che non dà per assodate certe imposizioni fatte passare per verità assolute, che ci va cauto. E vorrei che, dalla nostra storia, trapelasse proprio questo messaggio. Troppo facile liquidarci dicendo che siamo stati sfortunati ma siamo un caso su un milione. Altrettanto semplice trincerarsi dietro la frase che i vaccini sono sicuri. Forse, se non ci fosse successo quello che ci è successo, anche noi guarderemmo con sospetto un genitore che non vaccina il figlio. Ma noi che ci siamo passati in mezzo, con dodici anni di calvario, siamo la testimonianza che è inutile prendere una posizione a prescindere”.

La strada, Fabrizio Varani, la vede nella possibilità di sottoporre i bambini agli esami pre-vaccinali, per capire l'eventuale reazione: “Ma per il sistema sanitario nazionale costano troppo. E la gente non sa di cosa si tratti. Eppure anche io ero pro-vaccini convinto, o meglio non avevo mai gettato il dubbio sulla questione, arrivando addirittura a vaccinarmi contro l'influenza pur di non attaccarla a mia figlia. Che ha subito ben altri danni, purtroppo. Ecco perché dico che obbligare a una pratica medica che può avere brutte conseguenze non è la strada giusta. Spero non si arrivi al punto in cui i bimbi non vaccinati, considerati erroneamente untori e portatori di virus, comincino a essere visti in modo razzista come quelli da escludere, magari dalle feste di compleanno”.

FacebookWhatsAppFacebook MessengerTwitterGoogle+EmailCondividi
danni da vaccino | Fabrizio V

[Intervista della giornalista Silvia Manzani di Emilia- Romagnamamma.it](#)

CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

[Investire nelle navi ? Chi lo chiede? Le banche , gli armatori? I previsori su quali basi di rilancio della domanda/offerta di stiva nei prossimi anni ? Il commento a un articolo di MILANO FINANZA](#)

Ho letto su Milano Finanza del 3 Giugno l'articolo “La Nave? Paga l' 11%” e

immediatamente ho avuto un deja vu, potrebbe essere uno dei tanti studi che circolavano già in passato sulle scrivanie di armatori e investitori sponsorizzati da banche e istituti di credito per convincerli che era il momento giusto per investire nel “ferro che galleggia”. Giusto per chi?. Non entro in merito circa l’analisi dei piani di investimento che questo articolo presenta di cui sono certo essere accurati e corretti, ma leggendolo e rileggendolo c’è qualcosa che non torna o che manca: su quali studi di analisi di macro economia, di crescita dei traffici si basa il convincimento che l’equazione tra offerta e domanda di stiva è già in fase lenta ma costante crescita dal 2016 a favore degli armatori? Semplicemente riferendosi “...all’opinione di molti esperti” o su ciò che “addetti ai lavori immaginano accadrà”.. E da questo discutibile atto di fede ad arrivare a ipotetici piani di investimento con profitti interessanti dell’11%, il passo è breve. Scherzi a parte faccio abbastanza fatica per me operatore del settore ad accettare che si possa redigere un elaborato così apparentemente ponderato sulla base di considerazioni a dir poco pressapochiste. Si cita di una prevista ripresa del mercato dei noli entro i prossimi 3/5 anni basandosi forse sul vecchio concetto di ciclicità del mercato dei noli che in passato è stato veramente caratterizzato da questa cadenza.

Ma per chi vive lo shipping reale sa benissimo che dalla metà del 2008 questa teoria è totalmente saltata in aria a causa e soprattutto del continuo e ancora squilibrato eccesso di stiva e da una economia globale sempre meno prevedibile che ora risente anche delle forti tensioni politiche internazionali. Se ne parlò già ampiamente durante un incontro promosso dal Propeller di Genova a febbraio dello scorso anno a cui partecipò il chiarissimo Dott. Rosina.

In questo articolo i condizionali non si contano e ridimensionano ciò che voleva essere uno scoop allettante in una semplice esercitazione accademica colma di se e di ma. La conclusione cita l’intervento dell’amico Vettosi che durante un recente convegno giustamente evidenziava come le banche negli anni passati abbiamo finanziato l’armamento (come altre attività industriali) senza troppo indagare circa il merito di credito dei finanziati e ora cercano di “chiudere” queste infelici operazioni svendendo gli asset, il che significa fare sparire una fetta di armamento con conseguente perdita di posti di lavoro e opportunità future. Peccato che solo ora si capisca che la soluzione non è affondare un armatore ma rilanciarlo . E chissà che qualche nuovo investitore non possa essere attratto dalla rosea prospettiva che questo articolo presenta, con buona pace delle stesse banche che con troppa leggerezza hanno contribuito a creare questa situazione.

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

ARMATORI CONTRO

ONORATO ALL'ARREMBAGGIO COMPRA PAGINE DI GIORNALI E RICEVE PREMI COME UOMO DELL'ANNO

*Procida gli assegna il Premio Isola di Procida, Vincenzo Onorato , armatore, supremo velista internazionale, scrittore (Oceano rosso, Mondadori e altri) continua la sua battaglia con la Confitarma per l'imbarco di marittimi tutti italiani o comunitari sulle navi di bandiera italiana e adesso anche contro la legge europea . Sarà il prossimo Presidente del Consiglio ?
Scrive Ship2Shore 12/6 : ... “ il patron di Moby e Tirrenia, impegnato da mesi in una crociata volta a revisionare i meccanismi del Registro Internazionale Italiano, non poteva non*

stigmatizzare una norma – l’iter è iniziato a fine maggio – che invece amplierà la platea dei potenziali beneficiari di tali meccanismi anche agli armatori che batteranno bandiera comunitaria e che abbiano stabile organizzazione in Italia.

“Gli armatori – attacca Onorato sorvolando su quest’ultimo requisito – cambieranno bandiera, passando dall’italiana ad un’altra europea, conservando l’esenzione fiscale italiana e gli sgravi fiscali e contributivi per i marittimi. Liberi dalla bandiera italiana, potranno sbarcare quei pochi marittimi italiani che hanno ancora imbarcati”.

Nel mirino dell’armatore sono finiti, oltre alla legge europea, anche i sindacati confederali, rei, secondo Onorato, di non aver fatto cenno a questa normativa in una lunga missiva circolata su alcuni blog in cui le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti, pochi giorni fa, (su *DL News del 1/6*) chiedevano allo stesso Onorato e al suo “rivale” nella querelle sul Registro, Emanuele Grimaldi presidente di Confitarma, di abbassare i toni del confronto. E, espresso un appoggio sostanziale agli assetti attuali non senza evidenziarne varie criticità ed esigenze di revisione, invitavano “Governo e Parlamento a guidare un processo, che se lasciato nelle mani di armatori uno contro l’altro o di politici molto legati a singole lobbies, porterà solo danni al Paese”. A.M.

◊*◊*◊*◊*◊*◊*

European Maritime Day

Optimal use of technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning”.

TRIESTE Il 19 maggio scorso, in occasione del decimo European Maritime Day, il cui evento principale si è tenuto a Poole in Gran Bretagna, nel contesto degli Events in Europe inseriti nel programma ufficiale della D.G. Mare della Commissione Europea, MarineLAB con il patrocinio dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha organizzato un convegno sul tema “Optimal use of technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning”.

I lavori – che si sono svolti nella Sala Conferenze della Centrale Idrodinamica del Punto Franco vecchio di Trieste – sono stati aperti dal Segretario Generale dell’Authority Sommariva che ha evidenziato l’importanza del tema ancor più attuale in considerazione dell’oramai imminente passaggio dell’area del PFV nelle competenze del Comune di Trieste. La corretta pianificazione del territorio è condizione sine qua non per la più funzionale destinazione d’uso e per una miglior fruizione del patrimonio edilizio del Porto Vecchio. Presente in rappresentanza del Comune di Trieste, l’assessore Polli ha puntualmente ripreso il tema ricordando nel contempo le numerose criticità ambientali connesse con la situazione del Sito di Interesse Nazionale, che comprende ampie estensioni costiere e marine di stretta pertinenza portuale, inclusa quella dell’Area ex ESSO da cui alla fine degli anni ’90 partì la perimetrazione del SIN poi estesa a gran parte del Golfo e delle Zone Industriali. Il Comandante Poletto ha portato il saluto del Direttore Marittimo e Comandante del porto CV(CP) Sancilio ed ha illustrato quelle che dovrebbero essere le attenzioni da rivolgere alla conservazione del patrimonio naturale degli ambiti costieri e marini, ma anche al patrimonio architettonico e storico di ambiti come il Porto Vecchio evidenziando la difficoltà che comunemente nascono da passaggi burocratici ed amministrativi eccessivamente lunghi e complessi.

Ha introdotto l’argomento dei lavori un breve intervento dell’ing. Sergio Bisiani che ha ricordato l’origine nel 2008 della Giornata Europea del Mare ripercorrendo le iniziative messe in campo a Trieste dal 2009, prima da Area Science Park nel contesto di “progetto

Mare” e poi da MarineLab in collaborazione con l’ Istituto di Cultura Marittimo Portuale e di Italia Marittima.

Primo relatore il dott. Mosetti dell’ Osservatorio Geofisico Sperimentale che ha illustrato finalità e risultati del progetto di Marine Spatial Planning “Adrion”. Dalla sua relazione sono emerse le caratteristiche e la complessità di una corretta ed estesa pianificazione che nel caso specifico ha riguardato aree marine e costiere del Mare Adriatico e del Mar Ionio.

Il dott. Franzosini e’ intervenuto portando l’ esperienza dei ricercatori dell’ Area Marina Protetta di Miramare nella individuazione dei parametri di riferimento per una operazione di MSP che si ponga come primario obiettivo la salvaguardia degli ecosistemi costieri e marini e nello stesso tempo ha indicato le procedure e le tecnologie necessarie per portare a buon fine questo tipo di indagine.

Di taglio tecnico l’ intervento dell’ ing. Marcantonio di Trimble- Italia che ha proposto le soluzioni innovative sul piano tecnologico dedicate alla mappatura indoor e outdoor di edifici, ma estendibile ad ogni altro ambito territoriale e non solo. In particolare TIMMS (Trimble Indoor Mobile Mapping Solution) e’ stato descritto specificando che – in collaborazione con Applanix e MarineLab – lo strumento, basato sulla combinazione di uno scanner laser ad altissima definizione e un sistema di acquisizione di immagini 3D , sia stato recentemente sperimentato anche in ambito navale a bordo di un megayacht sottoposto a lavori di refitting da Fincantieri.

Ultimo ad intervenire l’ ing. Paglialunga di Superelectric, ditta specializzata nella produzione di sensori multi spettrali idonei a rilevare e monitorare situazioni specifiche del territorio, dalla presenza di persone all’ usura dell’ asfalto, dagli incendi boschivi alla distribuzione delle essenze arboree in ambito forestale, dalle perdita di gas e fluidi da circuiti tecnologici alla presenza di reperti archeologici nel sottosuolo. Installati su droni o aerei ultraleggeri questi sistemi hanno già trovato importanti applicazioni non solo in Italia e possono essere utili nelle azioni legate al CMSP. In collaborazione con MarineLab, Superelectric sta definendo un sistema di detection e tracking del Man Over Board e un rilevatore di allarme 360° per i locali di bordo esposti al rischio incendio.

La seconda parte della mattinata è stata dedicata al dibattito con partecipazione del Com.te Poletto, della dott.ssa Del Negro di OGS oltre che dei quattro relatori. Un dibattito aperto al pubblico costituito in larga parte di “addetti ai lavori”, quindi particolarmente attenti. Tra gli altri in Sala il presidente del Collegio dei Capitani di LC e DM di Trieste Carobolante accompagnato dal cap. Ribaric , Vice President e rappresentante per la Slovenia del CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations.

Articolate domande sulle possibili applicazioni delle tecnologie proposte con puntuali risposte da Trimble e Superelectric e spunti per la discussione messi in campo dal moderatore con richieste di intervento ad alcuni dei presenti impegnati professionalmente in settori contigui a quello della pianificazione territoriale e nella costruzione navale.

A tirare le conclusioni dell’ interessante mattinata e a chiudere i lavori e’ stato chiamato il CV(CP) Poletto.

Giancarlo Geiger (Amministratore MarineLAB)

Il materiale illustrativo utilizzato durante il convegno sarà a breve disponibile sulla pagina Facebook di MarineLAB dedicata al EMDI7 e sul sito di MarineLAB www.marinelabworld.it attualmente in fase di aggiornamento. info@marinelab.it

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

Focus Safety & Technology Trend

GENOVA. Nell'ambito del GENOA SHIPPING WEEK 2017 che si tiene a Genova, 26 giugno – 1 luglio 2017 , segnaliamo il FOCUS SAFETY & TECHNOLOGY TREND mercoledì 28 e giovedì 29 giugno 2017 a Palazzo San Giorgio - Sala del Capitano –ore 14/18

IL PROGRAMMA

SAFETY

Tecnologie e ricerca per la sicurezza e gestione della navigazione

La sessione SAFETY, organizzata in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA, sarà dedicata alle tecnologie e alle novità in tema di ricerca per la sicurezza e gestione della Navigazione. L'incremento del traffico marittimo, unito a una maggiore sensibilità dell'opinione pubblica riguardo alle conseguenze derivanti da incidenti navali, ha reso necessario mettere in primo piano la sicurezza. Negli ultimi anni la ricerca ha permesso di simulare condizioni metereologiche dettagliate e affidabili, di sviluppare applicazioni e analisi utili sia per i costruttori, sia per gli operatori del settore navale. La sessione presenterà le novità della modellazione meteomarina e le sue applicazioni nella sicurezza e nella gestione della navigazione e nella pianificazione e progettazione delle opere costiere e offshore.

Ne parleranno, tra gli altri:

Massimo Figari, Coordinatore dei corsi di studio di Ingegneria Navale, Scuola Politecnica Università degli Studi di Genova; Beatrice Bazzica, Coordinatrice esecutiva corsi e progetti internazionali, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile
Giovanni Besio, DICCA, Università degli Studi di Genova ; Carlo Brandini, Consorzio LAMMA; Giuseppe Ciraolo, DICAM, Università di Palermo; Tania Del Giudice, Previsore meteomarina, Arpal; Alessandro Serra, Presidente, Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova; Eirini Spentza, DICCA-DITEN, Università degli Studi di Genova; Antonio Speranza, Presidente, CINFAI (Consorzio Interuniversitario Nazionale di Fisica delle Atmosfere ed Idrosfere); Elisabetta Trovatore, Responsabile Centro Meteo-Idrologico, Arpal
Raphael Zaccone, DITEN, Università degli Studi di Genova.
Interventi a cura di Bureau Veritas e Studio Legale Dardani

Technology trend del settore marittimo – portuale

Giovedì 29 giugno 2017 – Palazzo San Giorgio - Sala delle Compere – 14/17.30

Evoluzione nei sistemi di comunicazione, realtà aumentata, cloud platform, internet of things

La nuova sessione TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE

analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things. Grazie alla tecnologia anche il comparto marittimo sta esplorando nuove strade nei campi della costruzione, della propulsione e dell'energia per essere più competitivo e all'avanguardia. Se a ciò si aggiungono l'utilizzo di materiali avanzati, di sensori, di big data analytics, della robotica e dell'automazione, sarà possibile raggiungere prestazioni finanziarie e commerciali superiori e una maggiore sicurezza. La sessione approfondirà il ruolo delle tecnologie nelle smart ship del futuro, più efficienti e meno inquinanti, attraverso anche le aziende italiane leader del settore.

Ne parleranno, tra gli altri:

Guido Barbazza, President & Managing Director, Wärtsilä; Saimon Conti, Managing Director CNT Technologies, Rappresentante sezione Alta Tecnologia, Assonave
Gianpaolo Dalla Vedova, OP Italy, Malta and Adriatic, Lloyd's Register Marine & Offshore
Matteo Losi, Head of the Digital Awareness Office per Emea South, SAP; Gianluca Papaleo, Network and Security Consultant, DasTechnologies; CV Sergio Simone, Capo del Servizio Efficienza Naviglio - La Spezia, Marina Militare
Paolo Tamiro, HUB 4.0
Interventi a cura di DXC Technology , Grimaldi Group e TIM

La partecipazione è gratuita previa registrazione online

Si segnala che le iscrizioni online saranno aperte fino alle ore 15:00 di martedì 20 giugno 2017

La GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14^a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

UNA UTILE INIZIATIVA NELLA COMUNICAZIONE

STELLA MARIS INSEGNA AI GIOVANI COME SI FA UN GIORNALE E COME SI FA CULTURA E LETTURA

Alcuni dati di fatto

Per informarsi i giovani scelgono la Rete (65%), tv (33%), stampa (2.2%) e radio (1.7%). Gli universitari guardano sempre meno televisione (*e non leggono nulla aggiungiamo noi* , ndr)
Il 77% dei giornalisti italiani è positivo sul futuro della carta stampata. E uno su due crede a Facebook come fonte di informazione. (*Il mondo parallelo e falso, aggiungiamo noi, ndr*)
Mentre cala la fiducia nei social oltreoceano (-7%). I dati di un'indagine dell'Istituto Ixè (Infografica) Tra gli editori specializzati crescono i contenuti pure digital e diminuisce l'interazione con la carta. Il business arriva da display, e-commerce e Dem, cresce l'attenzione per marketing e redazionali. Anes Digital Outlook 2017 – Infografica
Oltre un terzo dei giovani italiani è convinto che i contenuti postati sui social siano visibili esclusivamente dai destinatari (Infografica) *Da Primaonline*

Ai giovani affidiamo parte di noi a patto di essere buoni insegnanti e accorti genitori

Comandante Granieri, mi rendo conto del Suo dispiacere per l'accaduto. (*Granieri spesso tiene conferenze al Nautico e uno degli allievi , come lui stesso ha riportato, è morto in un incidente stradale ndr*).

Checchè se ne dica, quando si vive a contatto con i giovani, i loro pensieri, i loro desideri, le speranze, le aspirazioni, le stesse delusioni finiscono con l'essere parte di noi. E' un'osmosi irrinunciabile e costruttiva che forgia anche il nostro animo, ci arricchisce e ci rende, giocoforza, partecipi della loro vita e del loro futuro. A loro, (giovani) noi affidiamo parte di quello che il quotidiano ci ha insegnato fiduciosi nelle aspettative e, allorché qualcosa va storto come per il ragazzo da Lei citato, soffriamo due volte. M questo ci dice che abbiamo ancora un cuore. Buon impegno, e buon lavoro. .

Anna Bartiromo

ARTICOLI SCRITTI DAI RAGAZZI (studenti universitari e del Nautico) sulla rivista online La Bussola del Mare News, (3° Edizione) della STELLA MARIS

“Gigantismo navale e conseguenze per le supply chain”

di Sergio Bologna

Il 10 maggio presso la Facoltà di Economia di Genova si è svolta una conferenza avente come tema il “gigantismo navale”, organizzata dal docente di Economia dei Trasporti Enrico Musso e analizzata da un esperto del settore, Sergio Bologna, che dopo aver insegnato in varie Università italiane e tedesche, ha scelto di fare il consulente e che in questa veste è stato coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000), membro del Comitato per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012) ed esperto del CNEL sui problemi marittimo-portuali.

L' autore di “Tempesta perfetta sui mari” ha approfondito anche un altro argomento, ovvero il possibile crack della finanza navale.

Partendo dall'analisi della crisi dei mutui subprime del settore immobiliare (agosto 2007), un altro mercato finanziario, quello degli investimenti in naviglio, rischia secondo lui di trascinare nel baratro istituti finanziari e operatori.

A questa prospettiva economica, l'esperto ricollega un tema “vecchio quanto la storia della navigazione”, come afferma egli stesso, ossia l'idea dell'economia di scala come elemento chiave dell'economia dei trasporti.

Infatti, il gigantismo navale, nonostante l'originario scopo di ridurre i costi, pone una serie di problemi, specialmente nel trasporto dei container, come di fatto è accaduto alla Compagnia Maersk che utilizza questo tipo di navi.

Queste grandi navi richiedono una performance straordinaria e problematiche relative al

lavoro, con maggiori costi per gli armatori per niente contenti di sostenerli. Ed è per questo che notevoli dubbi sono sorti ultimamente riguardo al loro utilizzo.

Paola Miriam Ponzio

Pianificazione del trasporto: Un approccio modellistico

Nella giornata del 12 maggio appena trascorso, si è tenuta una Conferenza molto importante presso la Facoltà di Economia di Genova, organizzata dal professor Enrico Musso e diretta dal professore Michael Dooms. La ricerca trattata nell'incontro è stata portata a termine da Michela La Pira, vincitrice dell'annuale premio per l'IJTE (International Journal of Transport Economics).

E' stato analizzato e applicato l'ABM ovvero Agent-based modelling, impiegando uno strumento, il netlogo, discostandosi così dai modelli tradizionali sotto vari aspetti, tra cui l'approccio ground-up da un lato e top-down dall'altro. Infatti, si sta affermando nel settore degli studi concernenti il cambiamento climatico un metodo differente, basato sulla complessa interazione tra le differenti aree coinvolte nello studio di questo tipo di fenomeni. Questi studi hanno lo scopo di indagare i rapporti tra le dinamiche ecologiche e i fattori socio-economici : i modelli "agent-based" risultano utili nell'anticipare i comportamenti all'interno di un network realistico che coinvolge gli "stakeholders". Inoltre, a sostegno di questa tesi, per la convalidazione del modello è stato messo in atto un processo sperimentale coinvolgendo anche alcuni soggetti, fra cui 17 studenti dell'Università di Catania.

Per concludere, tali studi e conseguenti strumenti impiegati provano che i metodi quantitativi sono importanti al fine di prevedere le preferenze degli stakeholders o utenti, presupponendo, quale elemento fondamentale, quello dell'interazione per il buon esito dell'applicazione.

Beatrice Starus

La gara CAIM CMN Genova: 3/05/2017 all' Istituto Nautico

“SONO I RAGAZZI CHE MI FANNO CAPIRE CHE QUESTO È IL MESTIERE GIUSTO”

Con queste parole, Angela Pastorino, preside dell' istituto nautico di Genova, ha dato inizio alla Gara Nazionale tra i diciannove istituti tecnici provenienti da tutta l' Italia, i quali , appunto, sono stati gentilmente ospitati dal nostro istituto, presente a Genova fin dal 1886. In tutta la sua storia, l'istituto Nautico di Genova, ha visto diplomarsi all'incirca 20000 alunni, quasi metà di essi sono Genovesi. Ancora oggi è considerato una delle punte di diamante dell' istruzione italiana tra gli istituti tecnici, in una panorama che spesso ci presenta un quadro amaro per quanto riguarda la scuola nostrana.

Nel proseguire il discorso, la Preside ha definito i ragazzi e le ragazze dell'Istituto nautico come "Le risorse più preziose che si possano avere". Risorse come il giovane Alessandro Martinet, uno dei due rappresentanti dell' istituto. Questo ragazzo, nato ad Aosta, ha lasciato la famiglia a casa per poter proseguire il suo sogno di studiare qui a Genova. Egli rappresenta in tutto ciò che il Nautico cerca dai suoi ragazzi.

In questa giornata di competizione, dove ci sono state numerose prove tra le varie scuole, ci sono stati tantissimi attimi di studio, di riflessione, ma anche di rispetto, di amicizia e di spirito di iniziativa.

Gli studenti di ogni liceo ha dato il meglio di se, riempiendo di orgoglio i loro professori. Il tutto è iniziato alla mattina, per poi finire a pomeriggio inoltrato

L'Istituto nautico di Genova è uno dei pochi licei di Genova in cui il numero di richiedenti iscrizione tende a salire in maniera esponenziale, attirati sempre di più dai progetti che vengono proposti, in special modo quello dedicato al nuovo corso di logistica, nato cinque anni fa, ed aggiornato l'anno scorso. Il corso, si occupa di approfondire le problematiche relative alla gestione, al controllo degli aspetti organizzativi del trasporto aereo, marittimo e terrestre, anche al fine di valorizzare l'acquisizione di idonee professionalità nell'interrelazione fra le diverse componenti. Alla fine di questo ottimo percorso l'alunno avrà le competenze tecniche specifiche funzionali allo svolgimento delle attività inerenti la progettazione, la realizzazione, il mantenimento in efficienza dei mezzi e degli impianti relativi, nonché l'organizzazione di servizi logistici; inoltre possederà una cultura sistemica ed è in grado di attivarsi in ciascuno dei segmenti operativi del settore in cui è orientato e di quelli collaterali.

Essi poi potranno lavorare presso: strutture portuali, aeroportuali ed intermodali; organizzazione assistenza e controllo del traffico aereo, marittimo e terrestre; organizzazione e gestione dei mezzi per lo sfruttamento delle risorse marine e della loro commercializzazione; ricerca, estrazione, trasporto, raffinazione e distribuzione dei prodotti petroliferi; impianti per la trasformazione di energia; impianti per la produzione di vapore; impianti di refrigerazione e climatizzazione; impianti di raccolta e smaltimento dei rifiuti; sistemi di disinquinamento dell'ambiente marino e terrestre; automazione e controllo degli impianti.

Proprio grazie, o per meglio dire, a causa di questo, l'Istituto Nautico San Giorgio ha un disperato bisogno di estendersi, di allargare le proprie strutture. Esiste già una succursale dell'istituto, presente vicino al matitone, ma non è adatta al compito. Ci sono così tante strutture che potrebbero essere ristrutturare nel porto, che potrebbero ricoprire tale ruolo in maniera molto più efficiente, rimanendo sempre nell'ambiente marittimo.

L'Istituto Nautico ha richiesto al comune di Genova di poter ampliare i suoi spazi, sta ancora attendendo una risposta, ma siamo tutti molto fiduciosi che il prossimo sindaco, che verrà eletto l'11 giugno, saprà mantenere questo impegno.

Lorenzo Carbone

“Una Casa Lontano da Casa”

Campo Estivo in Stella Maris Genova. Via Scalabrini 3 e Stella Maris Genova promuovono una Esperienza estiva di servizio, condivisione e formazione dal 16 al 23 Luglio 2017 per ragazzi e ragazze dai 18 ai 30 anni

Una settimana nel porto di Genova per conoscere i marittimi, “migranti del mare”, cittadini ad ore per accoglierli e farli sentire a casa anche se lontani da casa.

I volontari di Stella Maris imparano nozioni sulla sicurezza in porto e sulle navi, ma anche a dedicarsi all'accoglienza dei marittimi.

Eros & Sasha, studente del nautico San Giorgio,

Valparaiso: la Genova del Pacifico.

Il 2 maggio è stata inaugurata a Palazzo San Giorgio la mostra fotografica sull'emigrazione italiana, più precisamente in Valparaiso, il secondo porto del Cile per importanza sull'Oceano Pacifico.

Si chiuderà al pubblico il giorno 16, per poi essere riaperta con una seconda inaugurazione il giorno 20.

Questa mostra è stata curata dall'Associazione Ligure del Cile e dall'Archivio Storico di Vina

del Mar, grazie al quale abbiamo 5 milioni di nomi appartenenti ai nostri avi che varcavano l'Oceano proprio partendo dal porto di Genova. Questi dati si possono consultare gratuitamente, spulciando in ordine alfabetico il sito gratuito CISEI (Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana). Anche se, probabilmente, la strada tracciata è ancora a metà su mediamente il doppio dei partiti che risultano nell'Archivio di Stato di Genova.

L'esposizione è stata organizzata in collaborazione con AdSP Mar Ligure Occidentale in Villa Montallegro Spa che pone l'attenzione e culturale sul tema dell'immigrazione per il suo 65° anno di attività, perché, in fondo, «è commovente», come ha affermato il dottor Riboli, Amministratore delegato di Villa Montallegro, «assistere al ritrovamento di un nostro avo: è un po' come riavere un rapporto umano». Infatti, in questa mostra fotografica «la Storia ci si avvicina per portare al presente, almeno una parte della vita degli italiani nel grande Valparaiso, territorio che li ha accolti e che ha dato loro la possibilità di svolgere diverse attività, lasciandoci un'eredità degna di essere ricordata, conservata e curata.

Paola Miriam Ponzio

Edizione gratuita-"Bussola del Mare" Maggio-Giugno 2017 Realizzato da gruppo Giovani Stella Maris-Seamen's Club Via Venezia 1A, 16126, Genova-Email: genoa@stellamaris.tv

Un plauso ai giovani redattori e al diacono Massimo Franzi per la sua opera di educatore.

La pagina del Surveyor

Sicurezza in mare

L'occhio del macchinista e la "cacca di bordo"

Caro Decio ti scrivo. E' la narrazione di un incidente che riguarda la "cacca di bordo". Non faccio nomi, è recente. Un mega yacht ormeggiato in porto doveva scaricare su autobotte il contenuto della cisterna "sewage", cioè la cacca di bordo. E' una operazione che si fa un paio di volte l'anno. Esiste una procedura per eseguirla, molto semplice in verità, ma usare il buon senso. è sempre di primaria importanza. Il sewage è in realtà composto di due cisterne, una pompa, una valvola di mandata sulla linea che va in coperta al "manifold", una linea "air escape", di sicurezza che termina sul ponte ciminiere con sistema di filtri perché la puzza non si deve sentire. (questo filtro, naturalmente, deve essere ripulito almeno una volta all'anno). La linea di mandata in genere del diametro di due 2,5 pollici arriva su di un ponte di poppa nella sua ghiotta dove esiste un'altra valvola di mandata (in questo caso una Ball Valve (valvola a sfera). C'è poi un tappo che bisogna rimuovere per collegare la manichetta dell'autobotte.

Su questo yacht il tappo è composto da una chiusura "Cam lock" e non assicurato alla flangia di scarico con catenella come in genere deve essere.

Ordunque il personale addetto a questa operazione, il D.M. ed il secondo macchinista, dovrebbero essere muniti di radioline per comunicare: Il D.M. in macchina deve ricevere il via da quello in coperta per aprire la valvola di mandata e mettere in moto la pompa a lento moto dapprima e poi aumentarla secondo gli ordini dell'autobotte, per avere la rata di discarica desiderata.

Secondo gli "statements" rilasciati dal D.M. e dal comandante, il secondo macchinista era la persona più esperta dell'impianto macchina perché imbarcato già da alcuni anni, ed aveva eseguito diverse operazioni di discarica sewage.

Fatto sta che il 2nd Macch. avvicina la testa alla ghiotta e rimuove il tappo che gli salta immediatamente in fronte producendogli una grave ferita ma soprattutto gli rovina un occhio completamente.

Quindi il breve tratto di linea tra la "Ball valve" ed il tappo era in pressione. Perché? Dopo aver studiato l'impianto abbiamo fatto tutte le congetture possibili. Alcuni controlli tecnici devono ancora essere eseguiti ma, siamo certi che rimarrà un grosso punto interrogativo : Il bordo nasconde la verità sulla manovra e su eventuali dimenticanze durante la precedente operazione, valvole non chiuse o non chiuse bene etc.

I lunghi rapporti del comandante e del direttore di macchina contengono soprattutto una apoteosi di ciò che fu scritto dall'ultimo ispettore Audit : Sicurezza dello yacht ottima, equipaggio esperto ed efficiente, Safety Meeting lodevoli.

Invece, da subito, durante l'ispezione/inchiesta , il D.M. è risultato molto inesperto e molto superficiale nella conoscenza dell'impianto macchina : Non sapeva neanche dove fosse la cisterna "sewage".

Sottolineo che questo yacht, è mantenuto esteriormente in maniera perfetta: Mi hanno detto che durante l'ispezione si vedeva un mucchio di personale a lavare e lucidare, come di consueto, su tutti gli yachts da me visitati :: Pulire , sciacquare, lucidare pare che sia la principale attività sugli yachts. Abbiamo da tempo concluso che ha bordo degli yachts la conoscenza degli impianti in macchina , macchinari etc. è di secondaria importanza.

Quindi un grave incidente (perdere un occhio è disastroso per un essere umano) che io annovero tra gli "stupidi".

Rimane sempre il problema: Come è successo come si poteva evitare !! Ragionando da periti siamo contenti che ci siano ufficiali inesperti a bordo che combinano tanti guai tecnici ma quando ci sono feriti gravi o peggio ciò ci rattrista molto.

Capt. Gaetano.Mortola (Surveyor)

○*○*○*○*○*○*○*

Punti cardinali e Campi Flegrei

Il professor Silvestro Sannino, l'autore di Storia della Navigazione, ci scrive col suo solito umorismo sulle origini dei punti cardinali, il clima e i Campi Flegrei che stuzzicano il Vesuvio.

Caro Decio, ho appena ricevuto le tue News e tra poco scendo per inviarti il libro (Storia della Navigazione). Ovviamente non ci sono problemi se vuoi riprendere i punti di riflessione che scambiai con Aversa. Non mancano occasioni per verificare che la Navigazione è campo ostico. Ieri il Prof. Francesco Sabatini rispondeva ad una domanda sui punti cardinali nord, est, sud, ovest derivati dall'inglese. L'illustre linguista sosteneva che essi si sono affermati perché da 1500 l'Inghilterra era divenuta la Maestra.

In realtà i nomi nordici compaiono già da Carlo Magno (pag.348 vol. I della mia Storia...)

Gli iberici usavano Nor, Sur , Oeste, Leste e derivati già dal XV secolo e l'Inghilterra usava traduzione di libri nautici iberici fino al 1600 circa.

In quanto al clima è presto per dire certe cose, ma la TV tra tante trasmissioni inutili potrebbe dedicare un po' di attenzione all'argomento affidato a persone competenti del Servizio Meteorologico.

In quanto ai Campi Flegrei sembra si tratti di uno dei soliti allarmismi messi su non si sa bene a che pro.

Per il Vesuvio non mi preoccupo più di tanto perché l'unica cosa che sappiamo in merito è che

i risvegli "rumorosi" sono avvenuti dopo secoli di letargo ed il nostro vulcano ora dorme da meno di un secolo! I problemi sono altri. Dopo il terremoto del 1980 l'abusivismo edilizio sulle falde del Vesuvio non si è arrestato e continua tuttora; non si tratta della casupola del contadino che ormai non esiste più ma di edifici a più piani o ville lussuose. Per questi forse un po' di pulizia vulcanica non guasterebbe.

Un abbraccio,

Silvestro Sannino

APPUNTAMENTI, LETTURE, LIBRI, RIVISTE

L'imponderabile di Anna Bartiromo

Il 22 giugno alle 19 nella Sala Consiliare di Piano di Sorrento verrà presentato il libro *L'imponderabile* di Anna Bartiromo, grauseditore, alla presenza dell'autrice e di illustri studiosi come Francesco D'Episcopo, Giovanni Ruggiero e di alcuni psicologi. Il volume è stato da noi presentato nelle precedenti DL News.

Milleottocento miglia a sud di Sant'Elena

L'amministrazione comunale di Camogli e il Civico Museo Marinaro Gio Bono Ferrari presentano sabato 17 giugno alle ore 18 il libro "Milleottocento miglia a sud di Sant'Elena" di Giuseppina Picetti, Liberodiscrivere edizioni, L'isola di Tristan da Cunha vista sotto una nuova luce, intervengono l'autrice e l'avv. G.B Roberto Figari.

Figure dell'Italia civile

Martedì 13 giugno 2017, alle ore 18.00 verrà presentato a cura del Comitato 10 Febbraio il nuovo volume di Pier Franco Quaglieni (membro del Comitato scientifico del C10F) "Figure dell'Italia Civile" (Golem, Torino 2017).

Per accompagnare il lettore in un viaggio nella storia d'Italia del Novecento, secolo tanto complesso e ricco di sfaccettature, il prof. Quaglieni, Direttore Generale del Centro Pannunzio, di cui è stato tra i fondatori assieme ad Arrigo Olivetti e Mario Soldati, descrive alcuni dei protagonisti maggiormente significativi, provenienti dal mondo della storiografia, del giornalismo, dell'economia, della politica e delle istituzioni: figurano tra gli altri Rosario Romeo, Federico Chabod, Adriano Olivetti, Indro Montanelli e Giovanni Spadolini.

La narrazione si snoda attraverso un'originale serie di biografie di italiane e di italiani e non mancheranno approfondimenti sulla storia del confine orientale italiano, a partire dalla tragedia di Norma Cossetto, studentessa dell'Ateneo di Padova di cui fu rettore Concetto Marchesi, per giungere alle conseguenze del Trattato di pace del 10 febbraio 1947 e al ricordo del Senatore Lucio Toth, punto di riferimento nel mondo della diaspora giuliano-dalmata recentemente venuto a mancare.

Introduce Michele Pigliucci (Comitato 10 Febbraio), intervengono Giuseppe Parlato

(Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice) e Pier Franco Quaglieni, modera Arrigo Bonifacio (Comitato 10 Febbraio).

Appuntamento martedì 13 giugno 2017, alle ore 18.00 nella sede nazionale del Comitato 10 Febbraio, presso la Fondazione Ugo Spirito e Renzo De Felice, in piazza delle Muse 25 a Roma.

Guerra e Pace: i conflitti dell'ultimo decennio

Dalla seconda guerra mondiale, ogni decennio morti tra 1,6 e 3,9 milioni di civili inermi.

Il conflitto ideologico tipico della prima metà del XX secolo si è ormai dissolto all'orizzonte, ma i conflitti di identità riemergono acquisendo una nuova forza. A metterlo in evidenza è Alejandro Gastón Jantus Lordi de Sobremonte presidente della World Organization for International Relations, già ricercatore dell'Istituto Internazionale di Ricerca Scientifica della prestigiosa Universidad del Salvador di Buenos Aires ed autore del libro "Guerra e Pace: i conflitti dell'ultimo decennio"..

«Il peso che i conflitti etnici stanno assumendo nel quadro geopolitico mondiale e la gravità con la quale tali conflitti si manifestano oggi non possono più essere sottovalutati» sottolinea Alejandro Gastón Jantus Lordi de Sobremonte (www.alejandrojantus.com), presidente della World Organization for International Relations (www.woirnet.org) ed autore del libro «Guerra y Paz: los conflictos de la última década» (Guerra e Pace: i conflitti dell'ultimo decennio).

Vero è infatti che le uccisioni poste in essere dagli Stati nei confronti dei membri di gruppi etnici hanno determinato una perdita di vite umane di gran lunga superiore a quella causata da tutte le altre forme di conflitto messe insieme: a partire dalla fine della Seconda Guerra Mondiale ogni decennio per mano di uno Stato sono morti tra gli 1,6 ed i 3,9 milioni di civili inermi.

°° Ricercatore dell'Istituto Internazionale di Ricerca Scientifica della prestigiosa Universidad del Salvador fondata dalla Compagnia di Gesù a Buenos Aires, Alejandro Gastón Jantus Lordi de Sobremonte nel 2000 ha presentato per la prima volta i risultati della sua ricerca intitolata «Guerra y Paz: los conflictos de la última década» alla presenza del Premio Nobel Ilya Prigogine.

Poi nel 2001 «Guerra y Paz: los conflictos de la última década» è diventato anche un libro di 242 pagine edito da Editorial CNN (ISBN 978-987-98897-0-1), una pubblicazione che oggi torna di grande attualità poiché tutti i conflitti dal 2001 ad oggi stanno avvenendo proprio tra i gruppi con etnie diverse.

«Certo il conflitto legato ad interessi economici o territoriali esiste ancora, ma esclusivamente tra diversi gruppi etnici» commenta Alejandro Gastón Jantus Lordi de Sobremonte. E in questo contesto si sono dimostrati, come è logico, in calo i conflitti interstatali ed in aumento quelli interni.

Anche quel tipo di conflitto ideologico che ha caratterizzato la prima metà del XX secolo si è dissolto, mentre i conflitti di identità e di valori riemergono ed acquisiscono oggi maggior forza e virulenza.

LA WOIR

Fondata nel 1978 per iniziativa di Emilia Lordi-Jantus allo scopo di contribuire in maniera indipendente allo sviluppo e all'applicazione delle Relazioni Internazionali ed a preservare così l'armonia nel mondo, la World Organization for International Relations (WOIR) è

un'organizzazione internazionale che si propone di sostenere gli sforzi volti a eliminare i motivi di conflitto tra le nazioni, promuovere la cooperazione internazionale ed operare al servizio della causa della pace e della difesa dei diritti umani.

La WOIR è accreditata presso il Dipartimento per gli Affari Economici e Sociali delle Nazioni Unite come organizzazione internazionale non governativa (OING). (Info: www.woirnet.org)

Luci ed ombre di una città di Ugo Doderò

Siamo a Torino nel 1855. Due commercianti torinesi sanno che un anno prima, ed esattamente il 16 febbraio 1854, il Re Vittorio Emanuele II ed il primo ministro Conte di Cavour hanno inaugurato la linea ferroviaria Torino-Genova, tramite la quale avrebbero potuto esaudire più facilmente il loro desiderio di recarsi a Genova, la città chiamata la Superba. I due hanno sempre avuto la voglia, la bramosia di vedere il mare sconfinato, le navi a vela, il porto, la città che vive di commerci marittimi: un mondo completamente nuovo per loro che vivono nella capitale del Regno Sabauda, città ben diversa da quella dove intendono recarsi. Con la speranza di aprirsi a nuovi commerci con una città di mare e di conseguenza con il mondo intero, decidono di partire con la nuova linea ferroviaria per Genova la città da scoprire. Il viaggio è lungo, ma, passati gli Appennini, rimangono già estasiati nel vedere da lontano il mare...una visione indimenticabile per loro, che, di acque, a dir loro maestose, vedono solo il Po. Si fermano a Genova una settimana e si rendono subito conto del motivo per cui essa è chiamata la Superba: vie maestose con palazzi patrizi meravigliosi, ricchi di opere d'arte...tutto denotava una città agiata ricca di storia, di potenza economica.

La Superba Repubblica di Genova era stata indipendente sino a che il Congresso di Vienna, con la Restaurazione, nel 1815 non l'aveva di forza annessa al Regno Sabauda. Un vero atto proditorio che i Genovesi non avevano mai perdonato al Re detto Padre della Patria....I due "Turineis" se ne vergognano un po' e non sempre si sentono ben accolti. Tuttavia nel loro peregrinare in città, concludono degli ottimi scambi commerciali soprattutto nella zona dell'angiporto tutta piena di "carruggi" così stretti nei quali la gente passa quasi a stento. Per loro due, abituati alla spaziosa Torino con le sue grandi vie, il centro storico di Genova rappresenta le "ombre della città", ma queste ombre sono prontamente cancellate dai borghi marinari dai quali, alla sera, si può ammirare il tramonto con il sole che si tuffa in mare sulla linea dell'orizzonte e con la natura che elargisce i suoi più belli colori a piene mani. La Superba ha incantato i due "Turineis" che ritornano nella loro Torino, nella loro Capitale del Regno Sabauda, e vedono il Po' molto meno maestoso, se confrontato con il bellissimo mare della Liguria.

Ugo Doderò

Aggiornati con BizJournal.it

Tutti i giorni su BizJournal.it le principali notizie economiche sulla Liguria. E le nostre rubriche che aggiornano su quanto accade e su quanto accadrà in Liguria: Nautica raccoglie tutte le notizie riguardanti il settore a livello nazionale. Ogni mattina e ogni sera, la nostra finestra sulla finanza: le notizie di apertura e chiusura dalle principali piazze europee e l'aggiornamento delle aziende di interesse per la Liguria nelle Ultime dalla Borsa. Arte a 360

gradi è l'appuntamento settimanale con il mondo dell'arte, che esploriamo anche dal punto di vista economico e commerciale.

Per ricevere sul proprio smartphone le principali notizie della giornata, basta inviare un sms con scritto "Notizie On" al numero 347 6072579.

Per informare la nostra redazione su questi e altri temi
online@bjliguria.it

LETTERA in VERSI

Newsletter di poesia di BombaCarta n. 62 giugno 2017

Numero dedicato a FRANCA ALAIMO

LETTERA in VERSI è una newsletter di poesia, contenuta in allegato, a carattere monografico, nata da un'idea di Margherita Faustini e Rosa Elisa Giangoia, che ne cura la realizzazione con la collaborazione di Liliana Porro Andrioli.

LETTERA in VERSI viene diffusa unicamente via posta elettronica ed è pubblicata con cadenza trimestrale. È inviata gratuitamente ad un gruppo di amici, che si spera progressivamente di ampliare grazie a segnalazioni e richieste di persone interessate. Per riceverla o per revocarne l'invio ci si può rivolgere all'indirizzo rogiango@tin.it.

La redazione si assume ogni responsabilità in merito al contenuto, nonché per quanto riguarda la riservatezza e la gestione dell'indirizzario.

Questo numero è stato redatto da Liliana Porro Andrioli.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

GIACOMO LEOPARDI dal CAP. LXVI DI "PENSIERI"

testo pubblicato postumo nel 1845

“Nel secolo presente i neri sono creduti di razza e di origine diverse da quelle dei bianchi, ma uguali in quanto a diritti. Nel secolo decimosesto i neri, creduti avere una radice coi bianchi ed essere una stessa famiglia, fu sostenuto specialmente dai teologi spagnoli che fossero, in quanto a diritti, per natura e per volontà divina di gran lunga inferiori a noi. E in entrambi i secoli i neri furono venduti e comperati e fatti lavorare in catene sotto la sferza. Questa è la morale che continua a soccombere alla realtà dei fatti “

F I N E