

23 DL NEWS 2020 VOL XIV

DL NEWS 29 ottobre 2020

Newsletter di cultura di terra e di mare

www.deciolucano.it

Sul sito www.deciolucano.it potete trovare le DL News che vi mancano. Il sito è in allestimento , ma lo stiamo completando nei vari capitoli .

○*○*○*○*○

Mario Gandolfi e i ciliegi in fiore

Quando ho saputo che il comandante Mario Gandolfi era mancato il 22 ottobre a 90 anni ho pensato ai ciliegi in fiore in Giappone .

Mario ci raccontava spesso della contemplazione di questo rito tra marzo aprile nei santuari di questa terra che aveva visitato quando era comandante di liberty; che amava questa natura di fiori di colore bianco e cremisi , uno spettacolo unico cui assistere per ricrearsi lo spirito.

Gandolfi era un formidabile narratore di barzellette, un uomo di compagnia, organizzatore di eventi , chiamato per la sua competenza al Ministero allora Mercantile per la formazione dei marittimi. Un uomo concreto, dal carisma indubitabile.

Era stato il primo presidente del Club dei Capitani di Mare quando Costa con Giacomo II ci mise a disposizione a Genova la Eugenio C per la presentazione del Club alla cittadinanza e alle autorità, un gesto di prestigio e di rispetto per la categoria.

Mario a Montecarlo ha lavorato con varie mansioni di fiducia per il gruppo Ravano , assicurazione, armamento, formazione, mai una volta che abbia negato l'imbarco agli allievi, a un ufficiale sfortunato, sempre disponibile per la gente di mare , e non sempre sono stati tempi facili per trovare un lavoro. Era stato nominato presidente dell'Associazione ex Allievi e Docenti del Nautico San Giorgio ; negli ultimi anni venne designato Presidente onorario anche del Collegio Capitani cui ha dedicato molto tempo (tutti i giorni era in ufficio) ed era ascoltato al Ministero e al Collegio per la sua esperienza . Per conto del Ministero aveva contribuito nella commissione interministeriale a far diventare legge la convenzione STCW dell'IMO.

Uomo di avventura , di azione, marinaio autentico, fine intrattenitore nelle nostre riunioni, come il Premio San Giorgio ,che cosa si può dire ancora? Ogni volta che ci penso accosto la sua figura ai suoi ciliegi in fiore in Giappone; sono stato a vederli in internet, suggestivi ; mi domando se negli ufficiali di oggi albergano questi sentimenti insieme alla professionalità?

(DL)

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

Unige e Capitanerie, la laurea e la vita sottovalutando la specificità' del lavoro in mare

LETTERA DI GIANNA CAMALICH

Caro Decio, come sempre, parole e fatti non vanno di pari passo.

In questo caso, se entri nella home page del nuovo corso di laurea a Genova MARITIME SCIENCE AND TECHNOLOGY" (the agreement) trovi quanto segue (ho fatto una sintesi):

“The need to enter into this agreement arises from the awareness that in almost all countries of the world there has been a university training course dedicated to officers of the merchant ships for many years. Our officers often found themselves working on ships of international companies alongside colleagues, demonstrating absolute parity of skills in the face of the lack of a formal title.

Maritime science and technology is affiliated, together with other three-year and master's degree courses, to the "Centro del mare", a project that the University of Genoa has chosen to dedicate to the blue economy sector, with the desire to coordinate activities 360° dedicated to the sea, to open up more and more and to cooperate with external realities."

Ebbene, sappi che fin dalla prova preselettiva i nostri marittimi in quel momento imbarcati, per poter sostenere il test, hanno dovuto lottare strenuamente con le risorse di INTERNET presenti a bordo, sì, perché forse UNIGE non sa che i marittimi non hanno a bordo le stesse connessioni che si hanno a terra,

Superato questo, ostacolo (ma purtroppo non è stato così per tutti, e quindi alcuni marittimi hanno dovuto rinunciare in partenza), siamo passati poi alle lezioni online (in questo caso dobbiamo "ringraziare" il COVID 19, evidenziare le diverse problematiche e sostenere i marittimi).

Queste lezioni al momento vengono registrate o su AULA WEB o su TEAMS, e qui torniamo a lottare con la

connessione internet di bordo.... mi sembra tutto così complicato.....

Vogliamo parlare del piano di studi? Altra burocrazia a non finire, perché ovviamente un marittimo che naviga non può iscriversi a tempo pieno, deve necessariamente scegliere il tempo parziale, ma se sceglie il piano fino a 30 CFU nel primo anno in cui è previsto un totale di 63 CFU, come fa a dividere l'anno accademico in due?

Perché Unige non ha previsto queste casistiche?

Forse pensano che un marittimo si debba fermare dal lavoro per poter intraprendere gli studi universitari?

I marittimi non vogliono sconti, i marittimi sono gente dura, abituata al sacrificio, abituati a lottare e se sono abituati a lottare con il mare, allora lo faranno anche con i libri per conquistare quel titolo che renderà loro merito anche sulla carta!

Però almeno leviamo un po' di burocrazia, occorre che Umige faccia in modo di programmare percorsi ben strutturati per loro, faccia veramente da tramite tra il marittimo/studente e l'università.

Bisogna passare dalle parole ai fatti concreti!!!!

Ad oggi esiste solo un riconoscimento di 30 CFU relativi al TRAINING ON BOARD, ma esistono anche esami come il LEADERSHIP AND TEAMWORKING, il FIRST AID e il MEDICAL CARE che, come tu ben sai fanno parte dei corsi di addestramento previsti dall'STCW e che quindi vanno assolutamente riconosciuti!!!!

Scusa per il mio sfogo, ma sinceramente sono stufo di vedere iniziative di facciata che non rispecchiano affatto la realtà.

STUPEFACENTE CALENDARIO DELLE CAPITANERIE

Questo è un altro problema e non da poco.. Gli esami degli ufficiali per la carriera a bordo non sono calendarizzati. Alle Capitanerie di porto con DPR del 3 dicembre 2008 tra i tanti compiti da svolgere le è stato affidato IL PERSONALE MARITTIMO E RELATIVE QUALIFICHE PROFESSIONALI.

Con la premessa che appariva sul bando: di un porto importante “nel corso del mese di novembre (la data è puramente indicativa)” questi bravi ufficiali della capitaneria hanno messo le mani avanti: ci vuole tempo per formare la commissione, altro tempo per decidere la data d’esame e nel frattempo i marittimi aspettano e non lavorano fantastico! Purtroppo c’è ben poco da fare , solo aspettare e sperare che non se la prendano troppo comoda !

Gianna Camalich

IL MERCATO VISTO DALL’AFRICA insieme ai porti e alle navi mega e autonomous

Pubblichiamo la lettera del com.te Enzo Esposito
al comandante Tobia Costagliola tra Abidyan e
Ravenna

Caro Tobia, grazie per le DL News. Ormai tu e Decio Lucano mi avete promosso "corrispondente " da Abidjan!
E' bello avere un' altra motivazione !

Mi riferisco alla mia lettera " Il mercato visto dall' Africa "insieme ai"porti saranno i veri protagonisti delle navi autonomas ".

Vorrei precisare che il debito di circa 20 miliardi di dollari, poco più / poco meno, sono per ciascuna Compagnia, non in totale. Gli altri vettori marittimi sono anch'essi indebitati, ma in misura inferiore; solo di MSC non è consentito conoscere la posizione finanziaria. Credo comunque che stiano bene in salute perché continuano a fare shopping... !

Vengo alle considerazioni dell' Ing. Soncini.

Secondo me l' industria dello Shipping continua nella direzione sbagliata :

Globalizzazione, mega-capacità delle navi, riduzione di personale, navi senza equipaggio.

Un' unica direzione : impoverimento dei lavoratori, in qualsiasi ramo dell' industria marittima, noncuranza della sicurezza della nave sui mari, rate di nolo sottocosto, profitto / arricchimento dei ricchi – impoverimento dei poveri.

Questo è il quadro che abbiamo davanti.

Cominciamo col dire che i traffici merci sono in aumento, quindi la materia prima c'è.

Come poter far partecipare il maggior numero di addetti alla distribuzione quel reddito che serve per far vivere un numero maggiore di famiglie in maniera decorosa, al di sopra della soglia di povertà?

Non parlo solo di Ufficiali di bordo, ma di sottufficiali e comuni, sia di coperta che di macchina o anche di camera, visto il boom delle navi da crociera.

Continenti come Sud America, Africa, India, e diversi paesi dell' Estremo Oriente e, perché no Europa, dovrebbero ricevere richiesta di apertura di scuole specializzate per indirizzare le nuove generazioni al lavoro sul mare.

Così come in passato, perché no in futuro ? I moderni mezzi di comunicazione potrebbero alleviare il problema “ lontananza “ che noi abbiamo vissuto ai tempi nostri nonché le forniture di cibo fresco, cose che noi e i nostri predecessori talvolta abbiamo sofferto.

I Governi non dovrebbero tassare gli stipendi dei lavoratori su navi straniere, bensì assicurarsi che i marittimi paghino l' istituto della pensione per vivere un' adeguata vecchiaia, oltre che un' assicurazione malattia.

Quindi più mano d'opera, NO alle navi senza equipaggio. Distribuzione della ricchezza. Mille dollari pagati ad un marinaio Sud Americano, Africano, Indiano o Thailandese significa risolvere il problema sopravvivenza famiglia per ciascuno di loro.P

Per spiegarmi meglio, Ti porto un aneddoto :

Un cliente si lamentò con me perché il Vettore marittimo gli applicava Usd 400 di nolo mare per un 40 piedi box da Abidjan per Shanghai mentre da Shanghai per Abidjan Usd 2500. Perché non posso pagare Usd 400 sia all' andata che al ritorno ? Con tutto il rispetto, questi mercanti o pseudo tali, non hanno e non vogliono avere alcuna dimestichezza del costo slot, basta pagare di meno.

Un' altra categoria di scellerati, convive proprio in seno agli Armatori, per prendere il carico Frigo dal West Africa ci sono stati Vettori di navi container che offrivano nolo zero dai porti

del Continente per West Africa per non pagare lo slot del vuoto incluso le THC di imbarco e sbarco. Questa prassi diseduca il Caricatore, egli pensa che la nave può anche non costare Nulla. Questo tipo di gioco al ribasso esiste ancora oggi, in forme variegata, purtroppo. Poi senti dire : i soldi si fanno sulla Logistica, non sul mare ! Una mega nave costa 120 – 150 milioni di dollari per non fare profitto ? Non sono d'accordo. Ogni impresa deve essere gestita in maniera corretta ed avere il suo profitto, senza strozzare nessuno, in un regime di libera concorrenza, ma concorrenza leale, non sleale.

La Cupidigia dell' uomo, il voler prevaricare ad ogni costo, la mancanza di idee giuste, la mancanza di Cristianità, porta a calpestare qualsiasi individuo ad ogni costo.

Le mega navi, 24,000 Teu non rappresentano un punto d'arrivo secondo il mio punto di vista.

Cinque anni fa è entrato in funzione il nuovo Canale di Panama: possono transitare navi da 366 metri di lunghezza, 48,2 m di larghezza, 15 metri di pescaggio, ovvero navi da 14,000 teu nominali che potremmo equiparare a 10,000 teu pieni.

Da poco é cominciata la corsa ai motori a LNG, molto poco inquinanti o quasi zero, la CMA ha già qualche unità da 23000 teu con propulsione a gas.

Navi da 14,000 Teu che partono dal Far East via Panama per USEC or Nord Europa per poi proseguire per Mediterraneo, Medio Oriente, Singapore e ritornare in Far East, giro del mondo. Potrebbe essere in un verso o nell' altro, così da ottimizzare il tempo di consegna delle merci. Stazioni di fornitura gas nei punti nodali : Panama, Gibilterra, Port Said, Singapore, Cina.

Le mega navi dovrebbero essere utilizzate in maniera “ intelligente “ :

Far East via Sud-West Africa per Nord Europa o Caraibi. Sosta in Sud Africa, West Africa per connettere ECSA e porti del West Africa via feeder, stesso gioco al ritorno.

Far East Panama da dove mega feeder andrebbero a servire i porti del WCSA e USWC, tutto questo ridurrebbe il numero di navi, ma come commentato sopra, dovrebbe offrire più impiego ai marittimi, ai nuovi marittimi.

Le mega navi da 24,000 così non pagherebbero i costi di Suez e avrebbero anche la funzione di magazzino galleggiante.

Le navi in eccesso di 14,000 Teu non dovrebbero più essere costruite !!!

Rispetto della natura, rispetto per l' uomo, minor inquinamento atmosferico e marittimo, offerta di posti di lavoro : tutto al contrario della globalizzazione.

Eravamo 35 persone di equipaggio su supertanker da 90 – 130,000 Tonn fine anni '60; non capisco perché, oggi, le navi da 24000 teu devono viaggiare con 20 persone. Io ricordo ancora il passaggio di Singapore sul ponte della 130,000 DWT LAKE PALOURDE, gemella della Torrey Canion....Terzo Ufficiale, posso immaginare cosa significa transitare per quelle acque con una 24000 teu oggi,

Il Comandante con l' Ufficiale di guardia e nulla più. Navi di 61 metri di larghezza ! Pensa un po', solo per uscire dalla Timoneria alla Plancia, quanto devi camminare !

Questo per me non è progresso, è solo il modo di prevaricare alla luce del sole, ovviare ad ogni regola. Negli anni '60 la SOLAS non esisteva ancora, eppure c' erano dei Comandanti che erano dei self-made, impersonavano la SOLAS con la

propria esperienza, ci educavano a rispettare il mare, la natura e proteggerci dai pericoli del mare e della spedizione.

Un mondo, una mentalità che oggi è sparita. Io faccio molta fatica a interloquire con la contro-parte, per la sola ragione che la contro parte parla con le email, con la macchina, non con le persone. E' ora di portare questo problema sul tavolo di una Conferenza, con la pandemia è cominciata una nuova moda : la VIDEO CONFERENZA, non si va più in Ufficio, non ci si stringe la mano, non abbiamo più il feeling di chi ci sta davanti, insomma l' Umanità tende a rinnegare se stessa.

Io ho finito il compito, l' ho presentato alla Commissione, cosa sarà per i nostri successori : figli, nipoti e ancora più ?

Dovremmo dare un indirizzo ai Potenti, a coloro che giocano con la vita del prossimo.

Enzo Esposito

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

PERCHE' GLI EX VOTO SONO SEMPRE ATTUALI

SUL MONTE FIGOGNA A RINGRAZIARE
LA MADONNA, ATEI E FEDELI INSIEME

di Stefano Giacobbe

Caro Decio, ancora una volta chiedo di essere accolto nella tua ,da me seguitissima ,rubrica per commentare il realistico stralcio di vita vissuta del com.te Claudio FRANCONI durante la traversata da Gibilterra a New York nel Nord Atlantico su una petroliera da 18.000 tonn di DWT. Nel racconto che mi ricorda un mio simile passato sulla nave Maria Costa , 16.000 tonn di DWT ,stessa conformazione fisica da petroliera ma convertita a nave da carico secco

,stesso itinerario , stesso cattivo tempo invernale, stesse sensazioni provate mentre saldamente agguantati ai tienti bene del ponte di comando senti la nave vibrare in tutto il suo essere e tu sei un tutt'uno con Lei (nota che il Lei è voluto) ed in piu', che il com.te Franconi ha omesso (forse per non sovraccaricare il racconto) ,che mentre la nave scende nel cavo dell'onda , dal ponte vedi la parte di proravia che si torce a sinistra e quella di poppavia si torce a destra, in quei momenti benedici le maestranze dei cantieri di Monfalcone dove la nave è stata costruita ,chiami a raccolta l'anima dei tuoi defunti e la protezione della Madonna della Guardia di Genova che chissà come mai te la senti sempre presente ogni volta che la invochi.

A proposito ho vissuto in qualità di secondo uff. le all'emergenza l'incappare in un uragano un giorno prima dell'arrivo a Miami sul Federico C , e un incaglio sulle secche di Port of Spain con sbarco passeggeri indenni ,all'ibero merce e tamponatura di fortuna delle falle (22) nell'opera viva , dopo un arranco a lento moto verso porto Cabello (Venezuela) ,sommarie riparazioni in bacino e quindi un arrivo in pompa magna a Genova .(Maggio 1968).

Con la rappresentanza degli armatori e parte dell'equipaggio è stato portato un modellino della Federico C nella stanza degli ex voto della Madonna della Guardia di Genova dove si trova tutt'ora . (20 Sett.2020) –Oggi ,ormai più che ottuagenario , sono ritornato sul monte figogna a ringraziare la MADONNA .

Mi sono trovato in pericolo in mare ,solo in terra , in zone di pace , in mezzo alla rivoluzione civile nella ex Jugoslavia (Montenegro) e con profonda convinzione e certezza ,senza se, senza ma, senza forse ogni volta che ho chiesto la Sua protezione l'ho sentita vicina .

Si confermo ciò che detto dal com.te Franconi io ,come uomo di mare , non sono ateo .

Grazie per avermi letto,un abbraccio a voi tutti.

STEFANO GIACOBBE

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

Violenza , il male dei giovani, una società avvelenata da mancanza di valori e di educazione

Cerchiamo di spiegare le ragioni di questo male con l'ausilio di scrittori , giornalisti e psicologi.

Sembra un argomento nuovo. Eppure le cronache giornaliera sono piene di notizie che dovrebbero essere preoccupanti ma che, troppo spesso, ci scivolano addosso, perdendosi nell'oblio o nell'indifferenza più totale. E' vero, tuttavia, che ci sono delle reazioni e dei commenti a caldo che servono a dar sfogo all'indignazione spontanea e che, poi, si tramutano in esortazioni alle autorità e forze dell'ordine di "metterli tutti in carcere e buttarne via la chiave". Reazioni spesso contraddittorie soprattutto nei confronti delle forze dell'ordine, sempre e comunque criticate, vituperate e

insultate o per aver calcato troppo la mano, o per “averle prese” senza alcuna reazione “pesante”. Mi riferisco a giovani che da soli, in gruppetti o in branco, troppo spesso, pervasi da una violenza animalesca, devastano, si pestano tra di loro o aggrediscono anonimi passanti. Dalle cronache risulta che gli episodi di violenza, quasi sempre, hanno alla base motivi futili, come uno sguardo mal interpretato a cui seguono insulti e spintoni. E poi...la degenerazione; che può raggiungere livelli inauditi con danni a persone e cose, se non peggio. Eppure sappiamo tutti come va a finire: le leggi confuse e contraddittorie, ma comunque garantiste, la constatazione che spesso si tratta anche di minori, generano, di fatto, una diffusa e costante impunità che sommata alla incapacità di prevenzione, sempre crescente, per realizzare una diversa educazione da parte delle famiglie, della scuola e della società, ed agli esempi poco edificanti delle immagini Tv, videogiochi, social e quant'altro, fanno sì che il fenomeno segue una crescita esponenziale. Inoltre, l'exasperazione per i disagi fisici, psichici ed economici generati dal “covid” e l'atmosfera politica così “avvelenata”, l'incapacità di un governo “monocratico”, nei fatti, contribuiscono all'insorgere di manifestazioni “giustificate”, che diventano violente, spesso sobillate dalla mala vita (vedi Napoli). Ma non voglio parlare della violenza ulteriore che potrebbe ancora esplodere in tutto il Paese per le conseguenze del virus e per il malgoverno. Già se ne parla abbondantemente da tutte le parti: è una realtà quotidiana che coinvolge tutto il Paese. Parlare della violenza giovanile, in questi frangenti, potrebbe apparire una divagazione irrispettosa e poco opportuna. Tuttavia, ritengo che sia necessario parlarne anche in tempo di “coronavirus”, giusto per non dimenticare ma anche perché il “corona virus” ha seriamente compromesso la psiche, non solo degli adulti ma, forse, anche più, dei giovani. Dirò di più: anche dei

bambini che recepiscono in modalità talvolta devastante la realtà che li circonda nelle famiglie o a scuola (per i fortunati)

Il crescente livello di aggressività

...Comunque, basta prendere un quotidiano, di una qualunque città o regione, per rendersi conto del crescente livello di violenza tra i giovani. Non si è ancora spenta l'indignazione e la condanna dei disordini di qualche giorno fa a Livorno : un normale controllo di prevenzione e dispersione degli assembramenti si è trasformato in una scena da *Far West*. Carabinieri e Vigili urbani vengono presi d'assalto da parte di un gruppo di ragazzi assembrati e senza mascherina ai quali è stato giustamente intimato di rispettare le regole. Pensate che possa essere solo una questione di strafottenza o irresponsabilità nei confronti di un virus che colpisce, indiscriminatamente, chiunque? Ciò che è più importante (anche nei "grandi") è la carenza del riconoscimento dell'autorità e del senso del rispetto degli uomini e donne in divisa. Carenza che è sempre più crescente perché è legata ad una carenza ancora maggiore di quei valori che, come su descritto, non nascono all'improvviso ma che devono essere gradualmente coltivati e radicati con una educazione familiare combinata con quella "sociale" (nella sua accezione più ampia).

Parlavo , d'altro, di indignazione perché indignarsi è più che normale. Eppure sul web non sono mancati commenti favorevoli al comportamento degli "eroici" ribelli: Uno per tutti :” Bravi ragazzi, mai sottomettersi al cieco regime. Vergogna x chi ha fatto la spia”. (sic!). Ma Livorno non è l'unico caso. E' lunga la serie di eventi legati alla violenza giovanile che ha animato le cronache locali nelle ultime settimane.

Un episodio come tanti

Gallipoli. due gruppi di ragazzi si sono fronteggiati armati di cinghie, coltelli da cucina e bottiglie di vetro per futili motivi. Qualche giorno prima, a Campomarino, un 25enne è stato massacrato dal branco perché intervenuto in difesa di un ragazzo, fino ad arrivare all'ultimo, a Bari, dove un ragazzo ha ucciso a coltellate il fidanzato della sua ex. Ma non è un fenomeno con una precisa collocazione geografica. Accade dappertutto, da Nord A Sud da Est ad Ovest. Basta ricordare, "last but not least", uno per tutti, la morte di *Willy Monteiro Duarte*, ucciso a Colleferro durante un pestaggio nel tentativo di difendere un amico in gravi difficoltà. *«Con eccezionale slancio altruistico e straordinaria determinazione, dando prova di spiccata sensibilità e di attenzione ai bisogni del prossimo, interveniva in difesa di un amico in difficoltà, cercando di favorire la soluzione pacifica di un'accesa discussione. Mentre si prodigava in questa sua meritoria azione di alto valore civico, veniva colpito da alcuni soggetti sopraggiunti che cominciavano ad infierire ripetutamente nei suoi confronti con inaudita violenza e continuavano a percuoterlo anche quando cadeva a terra privo di sensi, fino a fargli perdere tragicamente la vita. Luminoso esempio, anche per le giovani generazioni, di generosità, altruismo, coraggio e non comune senso civico, spinti fino all'estremo sacrificio.»* Roma, 7 ottobre 2020.

Questa è la motivazione per il conferimento, da parte del Presidente della Repubblica, della medaglia d'oro al valor civile.

Ma è sufficiente tutto ciò ? Con la stessa rapidità del conferimento delle onorificenze, in questo caso, ad un valoroso defunto, non si dovrebbero perseguire, con pene esemplari quegli esseri viventi che sono stati all'origine di questo delitto ? per ora siamo fermi , come al solito, alla manifestazione , da

parte del Governo Conte, dell'intenzione (badate bene!) di proporre una norma per l'innalzamento delle pene per il reato di rissa, con l'introduzione del Daspoa determinati locali ed edifici pubblici per i protagonisti di atti di disordine o violenza. Campa cavallo....

A questo punto, considerando il tono raggiunto da questa esposizione mi è d'obbligo riportare in sintesi il parere autorevole di uno psicologo : Il prof. Vincenzo Gesualdo (Presidente dell'Ordine degli Psicologi della Puglia: “[...] L'aggressione ed il bullismo) hanno come comune denominatore il tentativo di sedare le proprie paure annientando la vittima, individuata sia per caratteristiche di fragilità sia esclusivamente per il gusto di ledere l'altro senza alcun motivo. Il problema principale che emerge da questi comportamenti è la perdita di contatto con le regole sociali e con la regolazione emotiva. Le reazioni impulsive e gli scoppi d'ira, infatti, non lasciano spazio al dialogo e al confronto Occorre individuare un'area di intervento che è quella dell'infanzia e dell'adolescenza in cui famiglie e istituzioni che si interessano dello sviluppo dell'individuo orientino i propri processi formativi e di socializzazione alla ricostruzione di sentimenti di identità. Importantissima una azione di prevenzione che si realizza anche attraverso il potenziamento dei centri di ascolto per le famiglie ed i consultori familiari e la realizzazione del servizio di psicologia scolastica.

Il ruolo dello psicologo è fondamentale per aiutare sia la vittima che il carnefice attraverso interventi di sensibilizzazione sulla comunità, con programmi ed interventi psicosociali e psicopedagogici”.

Con i tempi che corrono sarà sufficiente tutto ciò? Quanto tempo ci vorrà per vedere dei risultati? E nel frattempo ?

Non dimenticando che siamo nell'anno di Dante, mi viene da ricordare e invitare i lettori a riflettere su questi versi :

*“...fatti non foste a viver come bruti
ma per seguir virtute e canoscenza.”*

Pensavo di aver terminato ma ho finito di leggere, in questo momento, la rubrica settimanale *Ultimo banco* del bravissimo e simpatico scrittore Alessandro D'Avenia sull'odierno *Corriere della Sera*, che scrive di un ulteriore aspetto del “problema giovani” (vedi *DLNews* precedenti) Non riporto né sintetizzo tutto l'articolo ma ne cito solo la parte che mi aiuta a meglio concludere questo mio testo :[...] “ *Spesso incontro ragazzi demoralizzati: la loro tristezza non è però sintomo di un disagio psichico o mancanza di speranza, ma semplice mancanza di carattere, cioè di scelta [...]* Molti ragazzi sono demoralizzati perché abbiamo sostituito parole come carattere, coscienza, limite, scelta...con eufemismi che riducono la morale all'emozione del momento e la realtà a un “like” senza conseguenze. I limiti non sono privazioni di libertà ma il campo del suo esercizio, il perimetro della vita reale[...] Quando non scegliamo la vita si spegne perché smettiamo di rispondere alla realtà, non siamo più padroni dei nostri atti ma prigionieri delle circostanze o delle aspettative altrui. Torniamo ad educare il carattere, cioè l'esercizio della libertà: le scelte. Quali responsabilità diamo ai ragazzi? Chi o cosa dipende da loro? Quali incarichi hanno a casa o fuori ? Spesso sembrano apatici, ma semplicemente non abbiamo mostrato loro cosa è bene e cosa è male, cosa è reale e cosa no, per cosa vale la pena vivere”.

Tobia Costagliola

Ravenna, 26 ottobre 2020

STORIA MODERNA

Le riflessioni di un fine intellettuale

L'AVVOCATO GIANNI AGNELLI E GLI INTELLETTUALI DELLA MAGNA GRECIA

di Silvestro Sannino

Ritratti di personaggi famosi, la memoria non
basta, parlare parole di attualità

In un'intervista all'Avvocato, al secolo Gianni Agnelli-Mister Fiat, l'omonimo conduttore TV Gianni Minoli, fa un ritratto niente male dell'uomo ritenuto allora (1984) la persona più potente in Italia, davanti a Bettino Craxi e a Ciriaco De Mita. Il titolare della trasmissione "Mixer-Faccia a faccia" proponeva le sue interviste ai personaggi più noti della vita pubblica italiana secondo uno schema valido, ben strutturato. Egli introduceva l'interlocutore con una breve scheda della sua formazione intellettuale e professionale: la carriera, le attività, i successi e le sconfitte, i propositi, le intuizioni e gli errori, senza precludersi di penetrare il carattere, le aspirazioni, i tratti psicologici, gli affetti personali e familiari.

Un quadro sintetico, asciutto, ma completo e profondo, sul quale le domande riuscivano a scovare le notizie utili, a far emergere le informazioni più significative; a far ricostruire le scelte, i piani, le strategie, le tattiche in operazioni industriali innovative e competitive, in ardite manovre finanziarie; a curare laboriosi e delicati rapporti politici e sindacali; a scegliere e motivare la classe dirigente, i tecnici, le maestranze. Minoli mostra non solo di sapersi procurare le notizie e i documenti più utili sulla materia oggetto di discussione ma di essere in possesso e saper usare anche una efficace “arte maieutica” che non solo gli consente di scrutare, di esplorare gli anfratti più nascosti, più remoti, della personalità del suo ospite ma di riuscire ad estrarne tratti del carattere, a estirpare aspetti reconditi, intimi e forse poco noti allo stesso intervistato.

Gianni Agnelli, nipote ed erede del fondatore della Fiat, appena dopo la licenza liceale fa un lungo viaggio negli USA ove impara a parlare l'inglese e contatta gli ambienti che contano. Partecipa alla guerra sul fronte russo e poi in Africa riportando ferite e qualche lode. Si laurea in legge in pochi mesi (siamo in tempo di guerra) e ciò gli fa acquisire il nomignolo di Avvocato. La sua scuola è la Fiat, il suo maestro Vittorio Valletta; si inventa la “600” e l'Italia va in automobile. Fa il sindaco, dirige un settore industriale, è Presidente della Juventus, sua grande passione. Dal 1966 prende il timone della Fiat con Cesare Romiti come CEO. Seguono anni tempestosi ma la nave trova il porto, il ridosso. Gianni Agnelli coltiva l'amicizia dei Kennedy, di Rockefeller, di Kissinger. Ha grande stima di Winston Churchill. Si distingue sempre per eleganza, nel portamento e nei gesti, parla con una erre moscia ricercata. Ha il physique du role. Piace alle donne. E' uomo di classe, in parte innata, in parte coltivata. Conosce grandi gioie, successi, ma anche alcune profonde amarezze sul versante

familiare. I suoi giudizi, alcune sue frasi, sono celebri e meritano comunque pensosa attenzione.

Nell'intervista a Gianni Minoli del 1984 emergono alcuni giudizi dell'avvocato diventati poi famosi. Invitato ad esprimere un parere su alcuni personaggi dell'epoca Gianni Agnelli dice, tra l'altro:

“Luciano Lama lo ritengo un galantuomo; è un sindacalista che fa il suo mestiere ma è affidabile”.

“Bettino Craxi lo conosco da poco, ma ha già realizzato molte delle cose promesse. Lo ritengo intuitivo, intelligente, di forte temperamento”.

DE MITA E GLI INTELLETTUALI DELLA MAGNA GRECIA

“De Mita lo conosco da tempo. De Mita ... E' il tipico intellettuale del Mezzogiorno, di quella formazione filosofica, di quella tradizione del pensiero tipica della Magna Grecia”. Qualche tempo dopo Indro Montanelli, direttore de Il Giornale, rispondeva con questo commento: “Dicono che De Mita sia un intellettuale della Magna Grecia. Io però non capisco cosa c'entri la Grecia”.

Le due frasi meritano qualche attenzione. Cominciamo con la prima.

Il giudizio dell'Avvocato fu ritenuto, in genere, un attributo negativo, o almeno non positivo, nei riguardi di De Mita. Lo stesso politico di Nusco non lo considerò un complimento e di rimando definì l'autore “un mercante moderno, con poche idee e tanti interessi particolari”. Per Gianni Agnelli i “ragionamenti” di De Mita dovevano apparire astratti, contorti, fumosi, di una difficile comprensione; e di tale parere erano anche alcuni ambienti stranieri. Ma qui De Mita viene elevato, eretto a simbolo, a emblema del Mezzogiorno per cui il giudizio negativo si riverbera sull'intera area geografica. Un

appellativo simile fu coniato anche per Aldo Moro, ricorderà poi lo stesso De Mita. Non so se l'Avvocato si rendesse pienamente conto di quel che diceva. Si tratta di concetti di geostoria piuttosto ostici anche a persone più "attrezzate" in una materia nella quale non penso che il Nostro andasse più in là di qualche residua reminiscenza scolastica. Le due frasi furono riportate spesso in seguito, ma senza alcun commento, almeno così mi pare.

Se per Magna Grecia (Megalé Hellas) si intende, in modo corretto come ci ricorda Plinio, la fascia della costiera ionica e della Sicilia sud orientale, colonizzata dai greci a partire dall'VIII secolo a.C. allora Gianni Agnelli è fuori tema. Il "pensiero tipico" prodotto in quella zona ed in quel tempo trova i suoi principali interpreti in Pitagora e la scuola pitagorica, in Parmenide di Elea, e poi in Archita di Taranto, in Empedocle di Agrigento fino ad Archimede di Siracusa. Questi pensatori elaborarono dottrine e teorie scientifiche di primo ordine. Ai pitagorici si deve una prima, robusta riflessione sui numeri e la dottrina della forma sferica della Terra, dottrina che devono condividere con Parmenide, secondo Teofrasto. Archimede viene considerato, assieme a Newton, uno dei più grandi genii matematici di ogni tempo. Quindi non sono filosofi astratti ma pensatori profondi e concreti. E tali tipi di uomini, di pensatori, dovrebbero essere apprezzati da un leader di mentalità pratica, aperta, propria di un imprenditore industriale quale era il Presidente della Fiat.

Ciriaco De Mita, uomo moderno formato a Milano

Ciriaco De Mita è uomo moderno, è un irpino ma si è formato a Milano e non appartiene all'area geografica della Magna Grecia; le colonie greche della Campania, tranne Elea e

Posidonia, ebbero funzione commerciale, non furono scuole di pensiero. E poi De Mita è un “ragionatore politico puro”, forse oscuro come Eraclito, ma la filosofia appare a lui lontana, quasi estranea. La sua dottrina politica si fonda sui due termini: politica e bisogni. “La politica deve rispondere ai bisogni della gente; solo così essa è politica. Se non lo fa deve rivedere la sua concezione altrimenti non è politica” e via di questo tenore in labirinti tortuosi, tra sillogismi, dogmi e tautologie strategiche, ma pur sempre rette da energie di forte motivazione e consumata militanza. Di cosa discutessero quando con Eugenio Scalfari passeggiavano per Via Veneto (in Roma) è quasi ovvio. Alcune lingue maligne dicevano che De Mita non esitò a cannibalizzare il suo maestro Fiorentino Sullo e, dopo il terremoto del 1980, da potente segretario della DC, fece affluire fiumi di denaro in Irpinia (70.000 miliardi), ma perse un’ottima occasione per “bonificare” i “Quartieri Spagnoli” di Napoli.

Sull’osservazione di Montanelli ritengo che egli volesse dire “... Io però non capisco cosa c’entri la Magna Grecia”. Se si omette Magna il significato della frase diventa strano, oscuro. Intesa così “la tradizione del pensiero” viene ricondotta in termini temporali ridotti, ragionevoli. Rimane il fatto che Indro, con il “dicunt” alla Erodoto, prende le distanze dalla sostanza della frase. In definitiva egli vuole dire che

l’Avvocato poteva risparmiarsi di sconfinare in terreni a lui non congeniali. I suoi giudizi assumono maggiore consistenza quando gli argomenti sono il calcio, l’azienda o le donne.

E a proposito di donne l’intervistato afferma: “Vi sono uomini che parlano di donne e uomini che parlano con le donne; io preferisco non parlare di donne”. Poi, sollecitato ad hoc, aggiunge che non è stato mai innamorato, neanche quando aveva venti anni! Il messaggio sembra chiaro; ma qui forse sarebbe interessante il parere di qualche donna.

Non si sottrae, l'Avvocato, all'invito a fornire un'idea della sua visione etica, morale della vita. Egli richiama un noto giudizio di Leonardo Sciascia contenuto ne "Il giorno della civetta" ma, seguendo l'omonimo film, sostituisce la categoria dei piglianculo con i ruffiani, pro domo sua?, nella famosa classifica stilata dallo scrittore siciliano, dal sapore dantesco.

La celebre classifica di Leonardo Sciascia

Gli uomini si distinguono in: uomini, mezzi uomini, ominicchi, ruffiani, e quaquaraquà. Ed aggiunge che non si sente un ruffiano.

Caro Decio, questa breve digressione, questa navigazione nel gran mar dell'essere, del lessico di alcune persone eminenti, potrebbe essere proseguita, prolungata tra i personaggi politici attuali più in vista che ci deliziano quotidianamente con le loro amenità? Cosa ne pensi?

Silvestro Sannino, 31 marzo 2020

EMISSIONI E INTERVENTO DELL'ICS

L'International Chamber of Shipping rappresenta
l'armamento mondiale

Per opportuna informazione, si segnala il Comunicato stampa dell'ICS, relativo all'accordo raggiunto in sede Imo per migliorare significativamente l'efficienza in termini di emissioni di Co2 della navigazione.

Cliccare qui:

<https://www.ics-shipping.org/news/press-releases/2020/10/23/ics-welcomes-legally-binding-agreement-to-significantly-improve-the-carbon-efficiency-of-shipping>

Nel Comunicato si afferma che:

L'International Chamber of Shipping (ICS) accoglie con favore il pacchetto completo di misure aggiuntive per la riduzione di Co2 nella flotta mondiale esistente, concordato il 23 ottobre da un gran numero di governi di tutto il mondo dopo un incontro virtuale durato una settimana (dal 19 al 23 ottobre) presso l'IMO.

Questo incontro è stato il culmine di 2 anni di negoziazione da parte dei governi a seguito dell'approvazione della strategia GHG dell'IMO nel 2018.

da CONFITARMA

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

**SAFE AIR , ACCORDO FINCANTIERI CENTRO
INTERNAZIONALE DI INGEGNERIA GENETICA E
BIOTECNOLOGIE, ICGEB,
La sanificazione dell'aria di nuova generazione**

Fincantieri, in stretta collaborazione con il laboratorio di virologia del Centro Internazionale di Ingegneria Genetica e Biotecnologie, ICGEB, ha sviluppato un innovativo sistema di sanificazione dell'aria di nuova generazione denominato "Safe Air", che migliorerà ulteriormente in modo significativo la qualità e la pulizia dell'aria a bordo delle navi da crociera. Nell'ambito del suo impegno per la salute e la sicurezza dei suoi ospiti e dell'equipaggio, MSC Crociere sarà la prima Compagnia crocieristica ad installare questa nuova e avanzata tecnologia a bordo di MSC Seashore, la prima delle due navi di classe "Seaside Evo". MSC Seashore è attualmente in costruzione presso i cantieri Finacantieri di Monfalcone: oltre ad essere la nave più grande mai costruita in Italia, sarà anche quella più tecnologicamente avanzata.

Il sistema di igienizzazione "Safe Air" è stato sviluppato dai progettisti e tecnici di Fincantieri e dal laboratorio di virologia del Centro Internazionale di Ingegneria Genetica e Biotecnologie, ICGEB, un importante istituto di ricerca con sede a Trieste. L'Istituto fornisce alle imprese supporto scientifico per lo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative per il controllo delle infezioni virali, oggi particolarmente rilevante data l'attuale crisi sanitaria globale. Il nuovo sistema di sanificazione dell'aria di nuova generazione sarà basato sulla tecnologia delle lampade UV-C, ovvero i raggi ultravioletti di tipo C, applicate in abbinamento al sistema di condizionamento. In questo modo, il flusso d'aria sarà irradiato alla sorgente con una luce di breve lunghezza d'onda, colpendo le particelle organiche e impedendo così la circolazione di inquinanti atmosferici come virus, batteri e muffe.

LETTURE

MASTER'S ENGLISH

L'inglese del Comandante

ERGA edizioni ha licenziato in questi giorni , Master's English, autore il capitano Lorenzo Avola, che ha fatto proprie le sollecitazioni di coloro che si imbarcano , degli

studenti e degli insegnanti , nonché del cluster marittimo dei trasporti e dello shipping .

La lingua ufficiale dell'industria marittima è , in accordo con le regole dettate dall'Onu, l'inglese. Di conseguenza la terminologia tecnica navale di questa lingua è di fondamentale importanza per poter intraprendere la carriera dell'ufficiale di coperta, di macchina ,dell'ufficiale da diporto ,dell'ingegnere e dei tecnici navali.

Attualmente, secondo l'autore, Lorenzo Avola, in servizio con CostaCrociere, gli istituti tecnici nautici non dispongono di testi aggiornati della lingua tecnica inglese.

La prova è l'esame professionale nelle Capitanerie di porto dove la maggior parte dei candidati cade proprio in questa lingua.

Nonostante ciò, l'ufficiale italiano è conosciuto e apprezzato in tutto il mondo, ma molte volte viene ostacolato dalle carenze linguistiche tecniche.

“Per questo motivo- dice l'autore – ho deciso di mettere insieme la mia esperienza di studente dell'istituto nautico, di docente dell'Accademia di Marina mercantile di Genova e di Ufficiale di coperta per scrivere un libro moderno che tratti una materia così delicata e importante in modo pratico, schematico e di facile interpretazione.

Master's English tratta una serie di argomenti vitali come la safety, la security, le comunicazioni marittime di base e i più importanti regolamenti internazionali fino ad oggi mai trattati , novità assoluta lo studio della colreg nella sua lingua originale. A fine di ogni capitolo c'è una pagina dedicata esclusivamente alla traduzione di termini specifici”.

Il target del libro è rivolto agli istituti nautico della logistica e dei trasporti, Università, ingegneria navale, Scienze marittime, Economia dei trasporti , centri di addestramento secondo la

STCW per tutto il personale navigante, industria dello Yachting, studiosi della materia .

Info: ERGA telefono 010 8328441/799 www.erga.it

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

“ORDINE NUOVO PARLA”

IL PRIMO SAGGIO CHE VA CONTRO LA STORIOGRAFIA UFFICIALE E RICOSTRUISCE QUEL CHE REALMENTE FU IL MAGGIOR LABORATORIO POLITICO E CULTURALE DELLA DESTRA ITALIANA

A differenza di quanto racconta la storiografia ufficiale, che fece di Ordine Nuovo un marchio associato allo stragismo nero, ON è stato, con la sua storia lunga trent'anni, il maggior laboratorio politico e culturale dell'allora Destra italiana, sia radicale che parlamentare, capace di una grande apertura ai temi della contemporaneità. È questa la verità senza pregiudizi che emerge in Ordine Nuovo parla (Mursia, pagg. 370, con inserto fotografico, Euro 22,00), vincitore del Premio Nazionale CARAVELLA TRICOLORE 2020 “STORIA”, del giornalista Sandro Forte che dichiara:

<<Mi ci sono voluti anni per scrivere questo libro, ho raccolto testimonianze, documenti, interviste, lettere, giornali e riviste, con l'obiettivo di dare il mio contributo imparziale alla verità storica: Ordine Nuovo è stato il più fecondo laboratorio politico-culturale della Destra radicale dal dopoguerra fino agli anni di piombo, una collocazione un po' simile a quella di Lotta Continua nella Sinistra extraparlamentare. Nulla a che fare con attentati e stragi, come l'attribuzione di quella di Piazza Fontana, riportata addirittura nella targa deposta dal Comune di

Milano: nessuno degli imputati nei vari processi per la strage è mai appartenuto a Ordine Nuovo. Nulla a che fare con la Cia e i servizi segreti: Ordine Nuovo è stato messo fuorilegge proprio perché ha combattuto esclusivamente sul piano delle idee il sistema democratico (il solo episodio di violenza fu una sassaiola davanti alla sede della Dc a Roma). Ma proprio per questo è stato ritenuto "pericoloso". E solo dal suo scioglimento (con un "atto politico" dell'allora ministro dell'Interno Taviani) nacquero quelle schegge impazzite che si resero responsabili di attentati e omicidi (come quello del giudice Occorsio) e che, contrapponendosi alle violenze dell'estrema sinistra, sia extraparlamentare che terroristica, favorirono la teoria degli "opposti estremismi", tanto cara ai governi democristiani dell'epoca. .>>

Ordine Nuovo nasce nei primi anni Cinquanta da una corrente giovanile interna al Movimento Sociale Italiano (MSI), i Figli del Sole. Fa proprio il pensiero di Evola, si costituisce in Centro Studi, esce dal partito, elabora tesi e progetti, pubblica riviste e giornali, si divide fra chi rientra nel MSI e chi continua il suo percorso da extraparlamentare, è presente in tutte le piazze d'Italia, nelle scuole come nelle università. Nonostante venga messo fuorilegge e falciato da arresti e processi, prosegue comunque la sua elaborazione, dentro e fuori del MSI: lascia una vastissima eredità di proposte, tesi, libri, saggi, iniziative, convegni ed altra pubblicistica.

In questo volume è Ordine Nuovo a parlare, attraverso i suoi militanti e i suoi scritti: testimonianze, documenti, giornali, riviste, lettere, interviste. Un libro da leggere per comprendere, senza pregiudizi, cosa è stato Ordine Nuovo al di là delle interpretazioni faziose e dei teoremi giudiziari.

Sandro Forte (Roma 1955) vive in provincia di Roma. Giornalista professionista, ha lavorato a «Vita», «Il Giornale d'Italia», «Secolo d'Italia» e, come caporedattore, a «Il Tempo». È stato capo ufficio stampa del sindacato UGL. Si è sempre occupato di terrorismo, politica, cronaca giudiziaria e reati d'opinione. Ha scritto I processi alle idee (1994) e Giorgio Almirante, politica e vita (1998), e ha curato il volume Clemente Graziani: la vita, le idee (1997).

Per informazioni:

Ufficio stampa Mursia - e-mail press@mursia.com

SFOGLIANDO LA MARGHERITA ONLINE

Il cosiddetto “Decreto Semplificazioni” ha posticipato al 1° novembre 2020 l'entrata in vigore delle nuove regole in materia di Iva applicabili ai contratti di locazione e noleggio di imbarcazioni da diporto (ossia con scafo di lunghezza superiore ai 10 metri)... leggere nel sito.

da Liguria Nautica 16/10

4 navi quarantena per migranti (?) nolggiate dal miniastro dell'interno Luciana Lamorgese sono della compagnia GNV

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

OPINIONI CHE VIAGGIANO COME CALABRONI

MA QUANTO E' DANNOSO QUESTO MES ,

Meccanismo Europeo di Stabilità (salva stati ?)

di Stefano Briata

La domenica mattina del 18 ottobre 2020, dopo le 10, accendo la TV per vedere se c'è qualcosa di divertente, o almeno interessante.

Mi fermo subito su Rai 2 per TG2 Dossier, replica della sera precedente di sabato, il cui argomento è la Grecia.

A parte la solita speculazione edilizia in vista presso l'ex aeroporto di Atene, finanziata con Fondi di Recupero europei (Recovery Fund), da arabi e cinesi, mi sono soffermato su un punto interessante che fa capire quanto è dannoso il MES. Dobbiamo fare un salto indietro nel tempo.

Ecco cosa ha raccontato un giornalista-scrittore greco (che parla bene italiano) a TG2 Dossier: si tratta della drammatica notte di giugno 2015, quando ci fu la trattativa tra il governo greco guidato da Tsipras e l'UE (Merkel e Juncker in testa) nella quale la Grecia ha accettato il MES a certe condizioni. Non dobbiamo dimenticare il referendum, il cui risultato è stato disatteso da governo e da UE (direi una democrazia sospesa).

Vediamo come la Grecia ha accettato il MES e le sue condizioni. Ne vediamo una che è un esempio che deve essere chiaro.

Tra le condizioni imposte alla Grecia era prevista la privatizzazione degli scali aeroportuali. Ad esempio 14 scali sono stati acquistati dalla Fraport, la società che gestisce l'aeroporto di Francoforte sul Meno. Il fatto è che questa società non ha tirato fuori di tasca sua il denaro per l'acquisto delle infrastrutture, ma ha ottenuto un prestito dalle banche greche (questa è davvero bella quanto assurda). Ora, a causa della cosiddetta pandemia, gli aeroporti sono in crisi, compresi quelli gestiti dalla Fraport; tuttavia, le perdite non sono

coperte da questa società ma dallo Stato greco.

Ecco l'arma a doppio taglio del MES...

Se l'Italia accetta il MES significa cedere porti, aeroporti e altro a francesi, cinesi e tedeschi. Piuttosto che avere loro tra i piedi, preferisco chiudere il paese e tornare coltivare la terra, e a quel paese tutto il resto.

Pensateci bene voi politici prima di fare questo colpo di testa, perché lo è, e voi amici popolazione italiana opponetevi in tutti i modi a ciò.

È un truffa, come ha spiegato poco tempo fa, e tante volte e in tutti i modi, Giulio Tremonti.

Aggiungo che il MES non è il Piano Marshall del 1947...

Allora si trattava solo di ricostruire i paesi distrutti dalla Seconda guerra mondiale. Il MES, invece, è uno strumento puramente finanziario, di ricatto, e di comando.

Stefano Briata

○*○*○*○*○*○*○

LA ESSENZIALE SCUOLA DI VELA

Da Joshua Slocum a Battilanti , vecchi e giovani

Il mare è una fede , diceva Antonio Soccol

#FORZA91

IL VELISTA ULTRANOVANTENNE MARIO

BATTILANTI È ARRIVATO QUESTA MATTINA_ 22

ottobre 2020 A MARINA DI RAVENNA, ULTIMA TAPPA
DEL SUO PERIPLO D'ITALIA A VELA.

Ha percorso 1250 miglia in barca e ora dice: «in primavera voglio andare venezia a vele spiegate.». i velisti ravennati pronti ad accompagnarlo.

il presidente della regione Liguria, Giovanni Toti, manda un videomessaggio.

Al timone di Lumiere III, una barca a vela di 13,50 metri, alle 9 di questa mattina Mario Battilanti, 91 anni di Ameglia (SP) è entrato nel porto canale di Marina di Ravenna. Dopo 25 giorni di navigazione, 1250 miglia percorse, il veterano del mare ha raggiunto l'ormeggio al Circolo Velico Ravennate dove lo hanno accolto Gianni Paulucci, presidente del circolo, e Luciano Pezzi e Ivo Emiliano, rispettivamente presidente della locale sezione della Lega Navale Italiana e delegato regionale LNI.

«Sono stanco ma contento, davvero contento di essere arrivato fino in fondo. Senza tutti gli amici, giovani e meno giovani, che si sono alternati a bordo non ce l'avrei fatta a realizzare il mio sogno. Il mare è stato a volte buono, a volte cattivo. Abbiamo preso acqua e vento e abbiamo trovato bonacce: il mare è questo. Devi prendere quello che viene, senza paura. È la paura che fa invecchiare. Agli anziani dico: mollate il bastone e fate movimento, uscite, fate ginnastica, state tra i giovani, mettetevi in gioco. Si muore di più in poltrona che per mare.» dice Mario Battilanti che appena arrivato sul pontile del circolo velico ha raccontato di volere ripartire in primavera per arrivare fino a Venezia.

«Siamo pronti a fare una flottiglia di equipaggi di “diversamente giovani” per accompagnare Mario nel suo viaggio verso Venezia”, è la proposta congiunta del presidente del Circolo velico Ravennate e dei rappresentanti della Lega Navale «L'occasione giusta potrebbe essere la Veleggiata del

Redentore che si tiene la terza domenica di luglio. Partenza da Marina di Ravenna e arrivo all'Arsenale di Venezia.»

L'equipaggio di #Forza91 ha viaggiato a bordo di Lumiere III, un'Orca 43. «Siamo felici non solo di aver accolto Mario alla fine del suo viaggio, ma di avere da oggi Paolo Zannini e la sua imbarcazione Lumiere III nel nostro circolo. Lumiere è un 'Orca 43, una tipologia di imbarcazione che ha un significato particolare per il Circolo Velico Ravennate.» dice Gianni Paulucci. Il progetto della barca, infatti, commissionato da Raul Gardini, all'inizio degli anni Settanta, a Dick Carter avrebbe dovuto dare vita a un programma di regate d'altura. Il prototipo ancora navigante è stato costruito dai Cantieri di Crespellano di Giuseppe Giuliani Ricci, che grazie a questa commessa e all'amicizia con l'armatore ha consolidato la nascita del cantiere che poi ha trasformato nei Cantieri del Pardo.

Il diario di viaggio è on line sulla pagina FB di La Nave di carta e sul sito www.navedicarta.it

**Per informazioni: ufficio stampa La Nave di carta –
*email: press@navedicarta.it cell. 335 7350293***

fine