

Cari lettori, molti ci hanno scritto sulla tragedia del Ponte Morandi, tra cui segnaliamo l'Ing. Cap. Flavio Scopinich e il dottor Stefano Briata, volevamo chiudere questo infelice agosto con il materiale redazionale già abbondante, ma di questo argomento ne ripareremo . A presto (DL)

DL News è anche su Facebook, con testi e foto, curato dal Dott. Stefano Briata cliccando questo link: <https://www.facebook.com/dlnews2008/>

La dieta mediterranea per diventare ufficiali della marina mercantile  
*Visto, visto, visto, visto, visto, visto, visto...*

Accademia di Marina Mercantile, Ministero Infrastrutture ( MIT ), MIUR Pubblica Istruzione, Capitanerie di Porto, Regioni.... E chi vuole aggiungere qualcosa, si accomodi. Gli ultimi decreti della Capitaneria sono esilaranti: cominciano con almeno una ventina di visto, visto, visto, visto, visto, visto....., poi , ammesso che il malcapitato destinatario ( lavoratore ) conosca tutto il pregresso tecnico giuridico , finalmente esce come un uovo il testo dei decreti pieni di legalese, burocratese, in forma autoritativa, prendere o lasciare. Tutto questo per il “lavoratore” che vuol andar per mare, nell’ambito della Mobilità sostenibile , una navigazione tra ITTL, ( Nautico ) Istituto Tecnico Superiore, Sistema di qualità, Fondazioni. Questa insalata mista , come direbbe un nostro amico, per sottoporsi a un esame che, dopo i necessari requisiti di navigazione e frequenza scolastica , dovrebbe essere unico, diploma e titolo professionale , cioè Ufficiale di guardia secondo la Stcw. Bisogna però frequentare e superare almeno dieci corsi, alcuni o tutti pagarseli di tasca propria. In Italia non c'è nessun coordinamento tra sedi di esame; ci sono i bandi ( o bande ?) , come se il lavoratore ( marittimo ) fosse uno gigolò che va in giro per la penisola a passare il tempo nelle città sedi di esame in Capitaneria; se poi avesse fatto i corsi in Inghilterra può stracciare gli attestati perché nel nostro Paese non valgono niente.

Gli accordi Miur, Mit e associazioni per agevolare la carriera degli aspiranti ufficiali non hanno sortito nulla che sia concretamente utile .

Gianna Camalich

## I FILOSOFI NON PORTANO PESI

### Un grande scrittore scrive agli uomini di mare

L'uomo che cominciò a inventare le macchine , cominciò a liberare gli schiavi dall'antica schiavitù; non furono le filosofie a liberarli; le filosofie non portano pesi, non spaccano pietre , non segano legnami. Dalla testa di Giove era uscita la dea Athena; essa era piena di ingegni. Ma dalla testa dell'uomo sono uscite ed escono senza tregua macchine meravigliose ; esse fanno cose che l'uomo ordinario non può fare né con le sue mani né con la sua testa. Alle mani dell'uomo sono rimaste le cose più semplici e umili. Ma nella vita non c'è niente gratis , le macchine si stanno mangiando l'uomo; gli hanno mangiato le braccia e le gambe; ora gli stanno mangiando anche la testa.

Nella schiavitù antica , lo schiavo doveva dare le sue braccia; ma la testa no. E la testa dell'uomo è maravigliosissima; più della testa della dea Athena, dea delle teste.

Voi cari amici di coperta e di macchina, siete più esposti di tutti, perché a bordo le macchine e strumenti hanno quasi abolito l'uomo. Solo il mare vi può salvare ; restate uomini di mare, perché il mare esalta e rafforza l'uomo, non lo umilia.

E io ve ne faccio l'augurio con tutta l'anima.

Il vostro

VITTORIO G. ROSSI

*(Natale del 1974, lettera indirizzata ai naviganti attraverso il giornale Vita e Mare, dicembre 1974, organo ufficiale del Collegio Capitani)*

## Navigare nell'arte

### Un catalogo e un patrimonio della pittura di mare della Fondazione Paolo Clerici al Museo Galata di Genova

Navigare nell'arte è un catalogo, ma lo definirei un piccolo ( formato ) capolavoro che il Museo Galata ci regala ormai costantemente da anni , con la insostituibile collaborazione dell'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione. Questa volta riguarda “ La storia di un mondo attraverso le Opere della Fondazione Clerici” , una collezione marittima di centinaia di dipinti di navi e di porti appartenenti a Clerici e che sono oggi patrimonio del Galata Museo del Mare e delle Migrazioni allestiti nella nuova Sala CoeClerici. E' un catalogo che porta la firma di Paolo Clerici, di Nicoletta Viziano, presidente

Mu.MA. e del geniale Direttore Pierangelo Campodonico. Ed è proprio Campodonico a raccontare la storia dell'azienda , da Alfonso Menada nel 1868 a Paolo Clerici, l'ultimo timoniere che donando le opere d'arte di pittura raccolte in oltre un secolo conclude "...oggi questa Fondazione Coeclerici diventa a Genova un patrimonio condiviso, il mio augurio è che sia come è stato per noi, memoria del tempo e ispirazione per il nostro futuro sul mare. Perché senza mare non c'è futuro per i genovesi “.

La pittura di mare è una parte fondamentale dell'arte, viene da lontano da paesi come gli Stati Uniti, l'Olanda, l'Italia ( di cui è sostenitore Paolo Bembo da sempre ), i marine painting sono pilastri dell'espressione umana come ha ricordato Sea History recentemente , fondamentale nell'arte e nella letteratura storica, insegnamento base per chi voglia capire dagli ex voto di cui è esposta una splendida raccolta a Camogli l'animo dell'uomo di mare. Avevo scritto nel mio Vivere il Mare , una lunga tesi su letteratura e lavoro sul mare, un periodo riguardante la pittura , i quadri raffiguranti navi, porti e naviganti.

*“Una finestra, anche se piccola nella stesura di questo saggio, merita di essere schiusa sulla pittura, soprattutto dell'Ottocento e del Novecento, i pittori olandesi e inglesi dei secoli XV e XVI. L'arte è contemplazione, intuizione lirica. Letteratura, musica e pittura parlano per noi come la pittura di Gaspar David Friedrich ( 1774-1840), considerato l'artista “manifesto “ del romanticismo perché la sua arte è storia, musica, poesia, sacro.*

*Tra i tanti pittori, siamo consapevoli delle inevitabili omissioni, ci piace ricordare l'americano Winslow Homer che negli anni 1867 e 1896 “ descrisse “ sulle sue tele la forza dell' Oceano interpretandolo come nessuno aveva mai fatto , il francese Gustave Courbet maestro nel'evocare sulle tele la drammaticità dei scenari marini , gli impressionisti come Claude Monet , la scuola dei neo impressionisti , i grandi maestri come Gauguin, Manet fino ai nostri pittori marinisti come Rubaldo Merello, Domenico Gavarrone Caselli, Discovolo , Pergola e Giuseppe Arigliano, pittore del mare ,che conosceva bene, mancato dieci anni fa.*

*Meta sulla costiera sorrentina ha dato i natali – scrive l'ammiraglio Renato Ferraro- al più grande dei pittori di marina italiani, Edoardo de Martino, 1838, ufficiale della Regia Marina dell'Italia unita , le sue tele si trovano persino a Buckingham Palace. Paolo Bembo, ammiraglio , direttore della rivista Lega Navale ha scritto e continua a divulgare con esempi e immagini la pittura di mare dei secoli scorsi.*

*Protagonisti il mare e i velieri , e le battaglie navali dove nei particolari si evidenziavano il corpo a corpo dei combattenti all'arrembaggio, la valentia degli uomini di mare e anche di arme”.*

*“ Accanto ai percorsi dei quadri – scrive Pierangelo Campodonico- , organizzati secondo temi omogenei , sono inserite 4 teche che ospitano dei modelli di navi; disseminate nella sala sono presenti anche delle postazioni multimediali che tramite video e suoni arricchiscono e integrano i racconti del percorso espositivo”. ( DL )*

## GENOVA IL SUO DRAMMA ANALISI E RICETTE

### L'ultimo miglio e la mobilità locale

di Fabrizio Vettosi

Carissimo Decio ti avevo promesso un commento al n. 28 e mi fermo a tale numero per rispetto nei confronti delle 43 vittime perite per il crollo del Ponte Morandi. L'analisi di Tobia Costagliola sembrò quasi un segno premonitore e francamente non voglio associarmi alle migliaia di soloni (inclusi molti esponenti del nostro settore) che hanno piuttosto stancato con i loro "manifesti", "ricette" ed altro (senza polemizzare con AssArmatori avendo stima dei promotori, ma cosa c'entra l'Ecobonus Europeo con i recenti accadimenti?). ma si sa, in queste occasioni è più facile farsi leggere ed essere mediatici.

Tornando ad aspetti tecnici, l'unico punto positivo che ci rimarrà da questa esperienza, è il fatto che, finalmente (e ci volevano oltre centocinquanta tra morti e feriti in due tragedie) si procederà ad una "ricognizione" in materia di concessioni; così finalmente i 10 e più organi di controllo che, sovrapponendosi con ulteriori costi a nostro carico, faranno il loro dovere e dovranno esprimersi. Può darsi che (ci credo poco) saranno revocate qualche decina di concessioni terminalistiche a concessionari che non pagano, o pagano in ritardo i canoni, non rispettano i piani d'impresa venendo meno agli obblighi di investimento, promettono negli stessi piani volumi di traffico fantasmagorici pur di ottenere le concessioni, salvo puntualmente disattenderli senza il minimo intervento dei (dieci) soggetti controllori; e che dire delle AdSP che non incassano dalle Compagnie gli Oneri Portuali per ISPS, e potremmo proseguire oltre, ma inutile tediarvi.

#### La logistica non dovrebbe avere colore politico

Cosa dire poi dei 36 mld. stanziati dal Decreto "Connettere l'Italia" per l'alta capacità e l'alta velocità (incluse le merci) che segnerebbero un significativo ribilanciamento "modale" per il nostro Paese. Come correttamente affermato da Tobia, dobbiamo confrontarci con "dilettanti allo sbaraglio" che oltre a non conoscere le elementari nozioni di economia dei trasporti, fanno confusione sui più elementari concetti di ragioneria applicata (non parlo di macroeconomia!). Come più volte ripetuto, la logistica non dovrebbe avere colore politico in quanto rappresenta il sistema nervoso e le arterie vitali di un Paese, normalmente non è la logistica che insegue la politica ma viceversa; ciò avviene nei Paesi che hanno incentrato le loro strategie di crescita economica su questi concetti elementari. Giusto per informativa, i nostri politici di Governo a volte fanno confusione tecnica tra "ultimo miglio" e "mobilità locale" spacciando

eventuali progetti in quest'ultima come la soluzione dei problemi della prima. Si tratta di un grosso equivoco determinato da poca cultura tecnica. In Italia abbiamo già anche troppe metropolitane e linee di autobus (mal gestite), ad esempio forse pochi sanno che Napoli è la città con più Km. di strada ferrata per abitante in Europa; peccato che i miei concittadini continuino ad utilizzare l'autovettura privata (incluso il sottoscritto che ha imparato ad utilizzare la metropolitana solo vivendo a Milano). Come al solito, un popolo si evolve prima culturalmente e poi economicamente, e devo dire, con molta tristezza e depressione, che il nostro popolo ha subito negli ultimi anni una notevole involuzione culturale.

Esprimo le mie condoglianze sentite ad una città a cui voglio molto bene, Forza Genova!

**Fabrizio Vettosi**

Managing Director

Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

Phone: +39 02 87211311 Mobile: +39 335 6993016

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

---

***Come le navi anche le opere pubbliche hanno un'anima***

**“IL PONTE MORANDI ERA BELLO”**

di **Francesco Pittaluga**

**Il Ponte Morandi era bello: per quelli della mia generazione, che sono nati e cresciuti con lui e l'hanno sempre avuto sotto gli occhi, era anche uno dei simboli di Genova. Certo, meno illustre della Lanterna o di altri manufatti storici ma, al pari della Torre Piloti di infausta memoria, della Sopraelevata, di Corso Europa, degli arditi viadotti sull'autostrada per Alessandria e Gravellona Toce, del nuovo bacino portuale di Voltri, uno dei simboli della Genova dinamica e industriale degli anni del boom economico del Paese e successivi, di cui la città è stata una delle indiscusse protagoniste in tutti i campi della vita economica della nostra Nazione.**

**Per chi ha percorso i miei stessi studi universitari, poi, era anche una pietra miliare della moderna ingegneria civile: l'abbiamo studiato, sia sui manuali che tramite i tanti modellini presenti al Politecnico, l'abbiamo ammirato, ne eravamo anche orgogliosi a livello nazionale, mondiale direi e cittadino in particolare: dopo quanto è successo ho sentito dire da più parti che era brutto, che era stato ideato e costruito in modo assurdo, che passava sopra le case e vi si insinuava dentro coi suoi enormi piloni come fa un serpente tropicale con i rami degli alberi su cui si avviluppa. Può anche darsi: ho**

notato però che simili giudizi e apprezzamenti sono venuti per lo più da specialisti, tecnici ed esperti che non sono Liguri, che non vivono nelle nostre città, che non capiscono fino in fondo la nostra mentalità. Con tutto rispetto, per chi è nato e vive e viene dai grandi e piccoli centri urbani della Pianura Padana è difficile comprendere come sia invece per noi abituale vivere stretti fra mare e montagne e convivere da sempre con ponti, gallerie, tunnel e viadotti: le città dell'entroterra sono ugualmente belle ma sono piatte, tutte spalmate, "spantegate" come si dice nella nostra lingua, in un territorio dove ci si può allargare a destra e sinistra senza problemi. A Genova e in Liguria non è così: noi siamo avvezzi a vivere e a spostarci come se fossimo sempre a bordo delle navi che ci hanno resi famosi su tutti i mari del mondo e a terra come in mare affrontiamo ogni giorno le tempeste e le bonaccie cui siamo da sempre abituati. Beccheggio e rollio non ci spaventano, e questa filosofia di vita l'abbiamo dovuta per forza applicare anche nelle nostre contrade di terraferma e non solo sull'acqua.

In questa prospettiva il Ponte Morandi è stato per più di cinquant'anni un nostro simbolo che quelli di passaggio da fuori, i "foresti" come li chiamiamo noi, hanno sempre visto solo come un viadotto come tutti gli altri, forse solo più grande e ingombrante, anche. Per noi Genovesi è stato invece qualcosa di più: personalmente, tutte le volte che avevo ospiti o amici di passaggio a Genova, oltre a portarli a visitare i tanti tesori artistici, spesso fino a ieri sconosciuti ai più, che la nostra città offre al pari delle più celebrate Venezia, Firenze, Roma, Napoli eccetera, non mancavo di farli transitare sul nostro "Ponte di Brooklyn" che era, anche, il primo manufatto genovese che mi salutava e attraversavo contento appena atterrato al "Cristoforo Colombo", al rientro da una delle mie tante trasferte di lavoro all'estero, quando tornavo felice di essere di nuovo a casa e il Morandi con le sue torri svettanti nel cielo mi dava il suo primo benvenuto. Certo, si dice da più parti che era un'infrastruttura superata, che il calcestruzzo precompresso con cui era stato costruito è ormai un materiale obsoleto: tutto vero. Non si può comunque criminalizzare un'opera di alta ingegneria estrapolandola dall'epoca in cui è stata realizzata ma semmai se ne può, se del caso, attribuire le carenze di oggi ad una manutenzione poco accorta nel corso degli anni: prova ne è il fatto che sono centinaia le opere d'ingegneria realizzate dall'uomo nel corso dei decenni se non dei secoli ancora perfettamente integre e funzionanti proprio perchè sottoposte ad un continuo e oculato monitoraggio.

A parte ciò e al di fuori delle polemiche cui stiamo assistendo ogni giorno da quel disgraziato 14 agosto scorso, noi genovesi a quel ponte eravamo chi più chi meno affezionati. Con poche eccezioni.

Oggi non esiste più: finito in una voragine infernale che ha inghiottito con lui decine e decine di poveri disgraziati fra donne e uomini, quasi tutti giovani, alcuni ancora bambini.

Un ponte non dovrebbe crollare seminando morte e cordoglio: un ponte è una cosa bella, che deve unire, non uccidere. Invece è capitato: non per un'ineluttabile fatalità ma, pare, per colpevoli negligenze di chi invece avrebbe dovuto tutelarne la stabilità e l'affidabilità. Se davvero è così, anche se per i credenti faccio peccato, io maledico gli eventuali colpevoli di quanto è accaduto: quelli che, politici o tecnici che siano, hanno permesso e lasciato che il Morandi crollasse, privandoci di un'infrastruttura vitale per l'economia genovese e nazionale e portando nelle case di tutti i lutti che sappiamo. Sono convinto che, come le navi, anche le opere pubbliche abbiano un'anima. I bracci, anzi: le braccia svettanti del Morandi ne hanno retto la struttura per tanti anni. Ora chiedevano soltanto di essere rinforzate ma la burocrazia e forse l'incuria hanno

rallentato questo intervento e lui non ce l'ha più fatta a sopportare da solo il peso che doveva sostenere. Si è arreso, come un pugile o un lottatore vinto dalla fatica. Oggi è giusto che Genova e tutta la comunità civile piangano e non dimentichino i morti del Morandi, è giusto pensare alla ricostruzione in tempi rapidi di un altro viadotto che lo sostituisca, ma sarà ugualmente giusto individuare e punire duramente gli eventuali responsabili di questa tragedia.

Perchè quel ponte, il nostro ponte, non doveva crollare.

Perchè era utile, faceva parte della vita di tutti noi. Ed era bello.

Francesco Pittaluga

Genova, 23 agosto 2018

Ingegnere aeronautico - Console Associazione "A Compagna"-Genova Storico aeronavale

## COMUNICATORI E BANCHE, LE TANTE COSE DA FARE ANCORA, purchè l'informazione sia corretta

di Ferruccio Repetti

Ciao, caro Decio, non pensare che sia diventato un grafomane, ma le stupidaggini che sento e leggo sui "Media" mi fanno crescere la rabbia e impongono precisazioni.

Se non ti rubo troppo tempo, desidero conoscere il tuo parere su quanto ti invio in appresso. Ci terrei molto alla tua opinione di uomo libero. Grazie!

Ci sarebbero molte considerazioni da fare, in questi giorni, sul cosiddetto "senno di poi": ad esempio sui "grandi comunicatori" televisivi, cos'hanno fatto, tanto per dire, i loro sponsor, dal presidente del Consiglio, quando si occupava di tassare, e tassare, e ancora tassare lavoratori e pensionati, senza curarsi del fatto che Autostrade, ma anche banche, Fiat e amichetti dell'Unione Europea e del Circolo Bilderberg ingrassavano i propri bilanci? Facile e comodo, adesso, gettare la croce sul povero e defunto ingegner Morandi che non si può difendere. Ma dov'erano Prodi, Monti, Berlusconi, Renzi e Gentiloni quando Autostrade imponeva e manteneva accordi secretati col governo, gli stessi accordi che ora compromettono la revoca della concessione, salvo pagare (chi? Pantalone, certo!) 20 miliardi di euro ad Autostrade, equivalenti a una manovra finanziaria pesante, 0.5-0.8 punti di Pil?

Nel 1961 il calcestruzzo usato per fasciare gli stralli aveva una "permeabilità" cinque volte superiore ai calcestruzzi, additivati, che si usano oggi e "tengono" molto di più. Morandi NON era scemo, magari era un visionario, ma sperimentava come dovrebbe fare ogni buon tecnico con i mezzi - contemporanei - a sua disposizione, salvo rivedere i principi a mano a mano che la tecnologia progredisce. I tecnici esperti dei ministeri attuali invece (che dovevano controllare e imporre, se del caso, l'abbattimento del ponte, ormai obsoleto) sono strapagati eppure sicuramente omissivi e incompetenti.

I banchieri/bancari dove sono?

E ancora: dove sono adesso quei banchieri-bancari che hanno concesso mutui ventennali per gli alloggi che erano "tangenti" al ponte Morandi o crescevano nella sua ombra? Come hanno valutato, questi esperti di finanziamenti, il rischio, non dico

del crollo, ma almeno di un tir che esce di strada, sfascia il guard rail e precipita nel salotto di un condòmino? Eppure i mutui li hanno concessi allegramente.

Il futuro, purtroppo, non garantisce: fra pochi giorni il Campionato di calcio, Ronaldo alla Juventus, le polemiche sulle controindicazioni dei vaccini e le amanti di Trump (il Cavaliere non è più di moda!) cancelleranno da tutte le emittenti, da tutti i dibattiti e da tutti i salotti radical chic la tragedia di Genova. Una tragedia, invece, che, dopo le vittime e dei loro familiari, si abbatte tragicamente su tutta la città: per almeno dieci anni Genova e il suo porto (e quindi la sua economia) rischiano il collasso. Tanto per dire: come si riuscirà ad attraversare la città da levante a ponente e viceversa? Dove passeranno gli 800.000 container che verranno (?) sbarcati sulla piattaforma Maersk di Vado e saranno diretti al corridoio transfrontaliero per il Nord Europa? Facile prevedere che adesso Maersk si guarderà intorno... E dove saranno dirottate le centinaia di migliaia di croceristi che scaleranno Savona e Genova? E quanto ci vorrà per spostare i detriti, ciclopici, del ponte crollato dalle direttrici stradali e ferroviarie Cornigliano-Valpolcevera e viceversa? L'Aquilone, l'Ikea, la Fiumara stessa sopravviveranno a un afflusso che, per anni, inevitabilmente, non sarà più lo stesso dei tempi attuali (che già non erano d'oro)? E i pendolari che da sempre ci mettono ore e ore per raggiungere in treno Genova da Savona o Sestri Levante, oltretutto ora che cresceranno di numero diventando problematico l'uso dell'auto?

#### Le tante cose da fare ancora

Intanto, mi domando: da queste parti, gli esperti continueranno a spremersi le meningi su come conciliare il Blu Print col Water Front, su quando abbattere il grattacielo ex Nira, sulla tutela dell'edificio "storico", ex pompa di benzina all'ingresso della Sopraelevata (ahi, la Soprintendenza!), su come occupare i locali vuoti agli Erzelli, su dove spostare lo stadio di Marassi ovvero farne uno nuovo oltre la diga foranea, magari con corredo di 50 pale eoliche appena sufficienti ad accendere i lampioni di corso Italia?

Evidenti e rovinose le ricadute sull'economia nazionale, soprattutto per precise responsabilità di amministratori pubblici, eletti dal popolo italiano che, ad ogni elezione - informarsi per credere, negli ultimi cinquant'anni - vota sistematicamente e pregiudizialmente a favore dell'opposizione, tanto per protestare salvo accontentarsi della protesta. La ricetta - scommettiamo? - sarà la "solita nota": più tagli, meno investimenti, come pretende l'Europa. Quale Europa? Quella di De Gasperi, Schuman, Adenauer o quell'Europa che spende 280 milioni di euro all'anno per traslocare una volta al mese gli scatoloni da Strasburgo a Bruxelles e ritorno...

#### Guardiamoci in faccia invece di "postare" sui social

Dobbiamo rassegnarci? No, per niente! Dobbiamo informarci e comunicare sempre più e sempre meglio, guardandoci in faccia invece di "postare" sui social; dobbiamo censurare i giornalisti a libro paga privilegiando la stampa libera e indipendente; dobbiamo promuovere le inchieste anziché le fiction; dobbiamo ammettere che il Papa è meglio si occupi di anime che di politica; dobbiamo riconoscere che i migranti rendono più della droga e pertanto sono sfruttati in nome del business; dobbiamo urlare e scrivere che le onlus "umanitarie" che girano a caccia di poveracci non sono "buone e giuste", ma fanno miliardi sulla pelle degli esseri umani. Dobbiamo informarci e riflettere, anziché seguire pecorecciamente le mode del momento. Certo, ci vogliono più cultura e meno "creatività", più scienza e meno improvvisazione, più

fatti e meno "parlare parole". E' chiedere troppo? E' chiedere il minimo. Per sopravvivere.

## Ferruccio Repetti

*Caro Ferruccio, questo secondo pezzo me lo hai mandato insieme al primo pubblicato sul numero precedente. Ti ringrazio per la definizione di uomo libero, ma io mi attengo al nostro Vittorio G. Rossi , al suo pensiero prima di tutto etico, poi alle sue battute come “ parlare parole “ di cui si nutrono i media attraverso giornali, televisioni, social, opinionisti come se lo spettatore/lettore fosse fesso e superficiale.*

*Ho dovuto togliere una tua esperienza con una personalità della televisione perché non me la sento di aprire una polemica in questo momento drammatico , condivido invece il contenuto del tuo articolo avendo tu aggiunto alcuni spunti che non sono stati sollevati da politici e media in generale. Certo Genova, l'abbiamo scritto tante volte, e qui lo ricorda Giovanni Novi nell'intervista, deve ripartire tra porto, cantieri navali, industria,viabilità, logistica; ci vorranno anni , tanti, perché non c'è stato interesse, dialogo con le istituzioni, e ora questa sciagura... ( DL )*

## Due lavoratori Amiu tra le vittime

### Le parole di Paolo Petrosino:

Le parole di Paolo Petrosino, dipendente Amiu ( Azienda municipalizzata igiene urbana ) "La rimessa di Campi negli ultimi due anni è stata colpita da pezzi di ferro che cadevano dal viadotto, tanto da far mettere reti di protezione e struttura fatta da impalcature come protezione"

Il giorno dopo la tragedia di Ponte Morandi, che ha causato, al momento, 38 vittime, le parole di chi ha perso due colleghi che stavano lavorando nel deposito di Amiu, schiacciato dal crollo: Paolo Petrosino, dipendente di Amiu, delegato Usb e vicecoordinatore della Rsu:

"Due miei colleghi fanno parte delle vittime accertate fino a questo momento. Forse, ma non è certo, altri due sono dispersi. Ancora non riusciamo a spiegarci e a capire ciò che è successo, la nostra parte razionale non lo accetta. Le nostre rimesse sono tutte sotto i viadotti ed ora mi rendo conto di come e quanto la nostra categoria sia tenuta in considerazione. La rimessa di Campi negli ultimi due anni è stata colpita da pezzi di ferro che cadevano dal viadotto in questione, tanto da far mettere oltre alle reti di protezione una struttura fatta da impalcature come protezione che obbligasse ad un solo punto il transito di mezzi e lavoratori."

Ricordo che solo "il momento della doccia ha salvato molti colleghi da un'orribile fine". Guardo la tv mentre flotte di politici, ingegneri, giornalisti, cardinali, tuttologi, puntano il dito, vogliono nomi, giurano punizioni, invocano Dio. Mi chiedo perché le cose non cambiano mai e quanto la nostra indifferenza contribuisca a questo stato

delle cose o se le povere vittime di oggi serviranno almeno a farci cambiare, a migliorare la vita di tutti noi ed a scongiurare altri eventi di questo tipo. Cercate in voi la risposta se ci riuscite...io non ce la faccio...la mia parte razionale non ha risposte. L'unica cosa in me perfettamente chiara è una sensazione alla bocca dello stomaco....dolore, paura, disgusto, impotenza, rabbia...tanta tanta rabbia”.

[Da Lavoce di Genova.it](http://DaLavoceDiGenova.it)

## **LA NAPLES SHIPPING WEEK SARA' DEDICATA A GENOVA E AL SUO PORTO III° Edizione - Napoli - 24 - 29 Settembre 2018**

Il cluster marittimo napoletano ha deciso di dedicare la III edizione della Naples Shipping Week a Genova, al suo Porto e al suo futuro. La settimana, manifestazione gemella della Genoa Shipping Week, è un importante momento di incontro riservato alla comunità marittima nazionale e internazionale che coinvolgerà a settembre l'intera città di Napoli con conferenze e incontri dedicati alle novità e soluzioni in ambito shipping, logistica e innovazione tecnologica.

"Dopo la tragedia di Ponte Morandi ci stringiamo in un forte abbraccio alle istituzioni e agli operatori genovesi - ha dichiarato Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs. La NSW dedicherà un'intera sessione della sua prossima edizione a iniziative per la rinascita del principale porto del Paese. Dal cluster marittimo vuole partire un forte segnale di comunione nazionale. Genova non è sola e si rialzerà più forte di prima".

“Assieme, dobbiamo esprimere una azione condivisa per sostenere lo sforzo dei genovesi e di tutto il Paese per la ripresa piena delle attività portuali e logistiche. Dobbiamo saper esprimere una solidarietà concreta e fattiva, per dimostrare una coesione nazionale necessaria all'Italia e a Genova”, ha aggiunto Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

La NAPLES SHIPPING WEEK nella scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario. [www.nsweek.com](http://www.nsweek.com)

o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o\*o

## **ASSICURAZIONI MARITTIME**

A cura di Adalberto Bertoli

## “Same crew same vessel “ policy per ridurre i danni in macchina/Il ruolo dello shipmanager e dei motoristi

Durante la pausa estiva ha colpito la mia attenzione la notizia apparsa sull'autorevole pubblicazione “Telegraph”, che auspica per gli Armatori l'introduzione della c.d. “Same crew policy”, come una forma di garanzia affinché possa essere ridotto il numero di danni in macchina. Tale coraggiosa richiesta arriva dal P&I Club, e prende spunto da uno studio commissionato dallo Swedish Club, uno dei più prestigiosi attori in campo delle Assicurazioni Marittime. Si stima, che il “main engine damage” incida per un 28% di tutti i danni in macchina, e che rappresenti ben il 30% dei costi totali dovuti a sinistri, in aumento del 20% negli ultimi 4 anni.

Per gli operatori del settore, e il sottoscritto, questa non è una sorpresa, con la crisi dei noli, un buon contratto di noleggio è merce rara, e il tempo per una corretta manutenzione è sempre meno. Purtroppo, è facile che chi era tenuto a farlo (società di shipmanagement?) abbia chiuso un occhio, sia in termini di tempistica, ma anche uso di combustibile di bassa qualità, così come lubrificazione dei motori non adeguate. Gli stessi produttori motoristici, grazie alle avanzate tecnologie, garantiscono una maggiore vita alle loro macchine in termini di ore di navigazione, ma certo non possono assicurare che essi siano indistruttibili, soprattutto se vengono utilizzati a velocità sostenute (frequenza aumentata di 2,5 rispetto a una velocità medio bassa).

In questo scenario, di forte concorrenza anche per gli Assicuratori, sempre pronti a “strapparsi” qualche quota di premio, è stato facile per gli Armatori o chi per loro, pensare che tanto poi alla fine ci avrebbero pensato appunto le assicurazioni, sempre pronte a pagare, e che al di là di qualche forma di “loss prevention” con l'introduzione di specifiche franchigie, poco potevano fare. Ma ora qualcosa sta cambiando, e il settore non è più disposto a sopportare le perdite dovute a questo sistema.

La “same crew policy”, di per sé non è una novità, ma rimette al centro dell'attenzione l'equipaggio della nave, con tutte le sue professionalità. In un tempo passato, ma non tanto lontano, la nave, quella nave si indentificava con il suo Comandante. Forse, è bene tornare ad investire in un buon equipaggio, certo numericamente minore per via delle tecnologie, ma non certo a costo zero o giù di lì.

Adalberto Bertoli

## Prospettive e sfide dell'economia del mare

Il 18 ottobre si svolgerà all'auditorium dell'Acquario di Genova dalle 9 alle 13 la seconda edizione del Convegno Tecnico SIAT dal titolo : “ Prospettive e sfide dell'economia del mare: quale ruolo per Genova e la Liguria “. Per partecipare all'evento contact: [convegnotecnico@siatass.com](mailto:convegnotecnico@siatass.com); [www.siat-assicurazioni.it](http://www.siat-assicurazioni.it)

## Dal 20 al 25 settembre Salone Nautico di Genova

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

### News dal Propeller Club Port of Genoa

#### "STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE (SEN) E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE GLN

Come preannunciato nel corso del nostro ultimo meeting, la prima riunione del nuovo anno sociale si terrà il 12 settembre p.v. presso il Grand Hotel Savoia (ore 19,15) La serata - organizzato dal nostro Consigliere/ Tesoriere ing. Bruno Dionisi e con la collaborazione di Wärtsila - avrà quale tema :

**"STRATEGIA ENERGETICA NAZIONALE (SEN) E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE GLN**

e vedrà numerosi importanti relatori.

**Giorgia Boi**

Presidente The International Propeller Club Port of Genoa

tel. 010591793

*propellergenova@propellerclubs.it*

*studiolegaleboi@gmail.com*

#### L'accordo di Fincantieri e China con il colosso di Stato CSSC si allarga a tutti i segmenti delle costruzioni navali mercantili

**Trieste, 28 agosto 2018** – Fincantieri e China State Shipbuilding Corporation (CSSC), il maggiore conglomerato cantieristico cinese, hanno firmato un Memorandum of Understanding per l'ampliamento della cooperazione industriale già in essere tra i due gruppi a tutti i segmenti delle costruzioni navali mercantili.

L'intesa prevede che le parti discutano la possibilità di allargare la loro attuale collaborazione, che include una joint venture dedicata alle prime unità da crociera mai realizzate in Cina per il mercato locale e altre attività affini, anche ad un numero di progetti di ricerca e sviluppo in molteplici aree della navalmeccanica, tra cui: unità per il settore oil & gas; cruise-ferry; mega-yacht; navi speciali; infrastrutture in acciaio; sistemi, ingegneria e marine procurement, nonché cabine, interni e la creazione di una catena di fornitura nel comparto crocieristico. Il perimetro dell'accordo potrebbe essere ulteriormente esteso qualora ne venissero ravvisate le opportunità.

Fincantieri e CSSC formeranno un gruppo di lavoro congiunto, composto da 6 membri, 3 per parte, qualificati da specifiche competenze, che prevede di concludere entro la fine dell'anno le attività preliminari frutto dell'accordo, ovvero la definizione delle potenzialità di ciascuna delle aree individuate, l'analisi del mercato con l'identificazione dei canali di vendita preferenziali, la potenziale partnership tra CSSC e società del gruppo Fincantieri o della sua filiera produttiva.

Nel febbraio del 2017 Fincantieri, CSSC e Carnival Corporation hanno stipulato un accordo vincolante per la costruzione presso il cantiere di Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) di due navi da crociera, e ulteriori quattro in opzione. Il gruppo ha inoltre firmato una lettera di intenti (LOI) con CSSC e con il distretto di Baoshan della città di Shanghai per lo sviluppo della supply chain dedicata alle attività crocieristiche, ma anche cantieristiche e marittime, e un accordo di cooperazione esclusiva nell'ambito delle riparazioni e trasformazioni navali con Huarun Dadong Dockyard (HRDD), tra i maggiori cantieri cinesi specializzati in repair and refitting, volto a servire le navi da crociera che hanno come base operativa la Cina.

\*\*\*\*\*

## INTERVISTA A GIOVANNI NOVI

### DALLO SHIPPING ALLA VELA AL PORTO PIU' GRANDE DEL MEDITERRANEO UN UOMO CONOSCIUTO IN TUTTO IL MONDO RACCONTA ESPERIENZE E PROGETTI

*Il dottor Giovanni Novi non ha bisogno di presentazioni, è conosciuto in tutto il mondo per la sua storia familiare, il suo percorso professionale nel mondo dello shipping e della vela; il suo nome è un mito, le sue vicende raccolte nel volume Shipping & Trading che abbiamo presentato nel 2017 racconta non solo la sua biografia ma è la pinacoteca della marineria e dei commerci marittimi di quasi un secolo. Lo vediamo spesso fare camminate salubri a Nervi, o nelle occasioni di eventi che Novi organizza sempre con profondità culturale nell'ambito dei Cavalieri del Lavoro di cui è rappresentante in Liguria. Gli abbiamo chiesto di "mettere giù" alcune risposte alle nostre chiacchierate mattutine. Da gentiluomo ha risposto subito. Questa intervista è antecedente al crollo del Ponte Morandi.*

### L'agonismo sportivo umano nella vela è finito?

**D.** Nel suo volume **Shipping & Trading** racconta la sua vita di imprenditore broker e di velista . Lei ha portato nel 1992 per le Colombiane a Genova le Tall Ships, le più grandi navi a vela esistenti e naviganti. Il suo rapporto con la vela continua con STAL Italia , un felice accordo tra Yacht Club Italiano e Marina Militare , è stato dopo Croce padre presidente dello YCI , ora presieduto da Nico Reggio. Nel suo libro autobiografico la vela come passione e competizione rivela un forte radicamento al mare e al...vento.

Questa premessa un po' lunga per chiederle : la tecnologia sempre più spinta ha annullato la competizione sugli scafi a vela ? Considerato che la fluidodinamica ( ali invece di vele) e gli spoils, le appendici sotto lo scafo , hanno cambiato non solo la forma delle imbarcazioni ma proprio tutta l'attrezzatura e la liturgia della vela.

Ad Auckland nel 2021 si svolgerà le 36ma edizione dell'Americas Cup con i nuovi scafi AC 75 di 22 m tra appendici lunghe 5 metri sotto la chiglia, l'albero alto 60 metri con un'ala più che una vela che consentono di raggiungere velocità di oltre 60 nodi. Siamo ai limiti della fisica, ma anche Maserati la "barca" di Elkann, skipper Soldini non scherza; oramai fibre sintetiche e scafi speciali fanno correre la tecnologia , posta l'indubbia capacità professionale degli equipaggi. Ma è la fine dello spirito velico? E' vero ci sono le scuole, le competizioni classiche, le Millevele, la Barcolana, ma la bravura personale , la dimostrazione dell'uomo che sa come rapportarsi con la natura, il vento, sono finite a vantaggio di competizioni estreme. Che ne pensa?

### **L'uomo sfida il mare con mezzi diversissimi da secoli**

**GN:** Ho sempre pensato che il progresso portasse beneficio a tutti i settori e in particolare anche alla vela.

Sapere andare a vela è un' arte, perchè è sempre stata considerata una dura sfida tra uomo e natura.

Si impara a veleggiare da ragazzini sulle derive, ci si imbarca su yacht più grandi quando si è presa dimestichezza con le manovre, il mare e il vento.

Il progresso ha fatto sì che dalle galee si passasse alle navi tipo Cutty Sark, per quanto riguarda i traffici commerciali, alle petroliere giganti alle portacontainer immense. Senza parlare delle nuove navi da crociera.

L ' uomo sfida il mare con mezzi diversissimi da secoli.

La vela, considerata la fluidodinamica e gli spoils, ha seguito la stessa via, ma per fortuna ha lasciato all' uomo la possibilità di cimentarsi a tu per tu con gli elementi.

In montagna è accaduta la stessa cosa : non è che l'elicottero abbia soppiantato il gusto delle scalate.

Il mare come la montagna sono scuole di vita impagabili,

Per quanto riguarda la vela l' attività puramente sportiva si avvale di tecnologia moderna, ma permette all 'uomo di portare a termine con le sue forze

imprese quali il giro del mondo, o regate altamente tecniche come la Coppa America e tante altre.

Il progresso tecnico ha lasciato intatto il piacere di avventurarsi per mare con antichi velieri, Amerigo Vespucci, Palinuro e tanti altri. Nei raduni da noi organizzati a livello internazionale partecipano giovani di tutte le nazionalità. Le barche toccano tutti i porti del mondo, in itinerari ben programmati, Nulla viene chiesto a chi non ha possibilità economiche: le Marine Militari, i privati e tante Fondazioni fanno la loro

parte con generosità ed altruismo. Ricordo per inciso, il grande successo ottenuto nel 1992, quando organizzammo la ormai famosa Columbus Race (Genova / Cadice / Puertorico / New York/ Boston em Liverpool): parteciparono più di 5000 giovani, ragazzi e ragazze in cinque mesi di navigazione.

La vela viene anche vissuta in raduni quali la Barcolana, le Mille Vele, in regate impegnative, come la Giraglia e tante altre.

### Che cosa farebbe oggi se fosse presidente del Porto ?

**D.** Lei è stato Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, anche questo periodo è descritto nel suo volume Shipping & Trading, la autobiografia di un uomo di mare e di affari., corretto e solido nei suoi convincimenti, pieno di soddisfazioni ma anche di dolori personali. Non le sembra che (noi lo scriviamo da qualche anno sul nostro DL NEWS) questo porto sia rimasto indietro, molto indietro rispetto ai progetti indispensabili per rilanciarlo a livello internazionale: i porti del Nord Europa, la via della seta, i corridoi europei?

Alcuni programmi ancora insoluti: Cantieri navali da allargare, bacini di carenaggio, diga foranea da spostare, tombamenti in corso che dureranno ..., nuovi moli per grandi navi passeggeri, dragaggi, la grande area della Fiera col progetto Blue Print di Piano, Darsena Yachts della Fiera contesa, Marina di Sestri, ecc.

Che cosa farebbe oggi, se fosse presidente del Porto?

### Traghetti, bacini di carenaggio, il Blue Print

**GN:** Lei mi chiede della mia attività all'Autorità Portuale di Genova: è stata un'esperienza entusiasmante.

Sono riuscito in quattro anni a portare a termine tanti progetti. Molto si sarebbe ancora potuto realizzare,

In particolare l'Affresco di Renzo Piano e il grande bacino da carenaggio. Ad entrambi i progetti ho dedicato insieme ai miei collaboratori, ma principalmente a Renzo Piano, sforzi e fatiche immani. Siamo riusciti a trovare fondi e promesse concrete di finanziamento, sino a portare il tutto all'approvazione del Comitato Portuale.

Purtroppo chi mi ha sostituito, nonostante avesse dichiarato che Bacino e Affresco , non sarebbero rimaste due icone ha chiuso tutto in un cassetto, perdendo anche le somme governative stanziare.

Chi ha condotto il Porto dopo di me è rimasto in carica sette anni. Ci sono voluti l'Ammiraglio Pettorino e l' attuale Presidente a riprendere in mano il " timone " e seguire la giusta rotta.

Tra le opere portate a termine durante la mia presidenza, ricordo la nuova darsena alla Fiera del Mare, il porticciolo di Sestri ponente, completamente restaurato inclusa la definitiva sistemazione della darsena dei pescatori del circolo portuale e della Lega Navale.

Come traffici il nostro porto ha fatto molto bene negli ultimi anni ed è riuscito ad ospitare sia navi da crociera e porta containers di grande portata. Il porto è quasi riuscito ad ultimare i lavori di Calata Bettolo il cui appalto avevo assegnato io dopo regolare gara. Se Msc è adesso concessionaria di quella parte importante delle banchine, ciò è dovuto a quanto è stato deciso nel 2007.

Lei mi chiede che cosa farei ora se fossi presidente del porto : ritornerei sul progetto bacino di carenaggio, lascerei piu spazio alle navi da crociera, sposterei la locazione dei traghetti e farei "risuscitare" parte dello affresco di Piano che aveva soluzioni molto interessanti.

Comunque sul Porto concludo affermando che l' attuale Autorità Portuale sta facendo molto bene.

Un cordiale saluto

Giovanni Novi

\*\*\*\*\*

## LETTURE E PENSIERI AGOSTANI

Consiglio un librettino dal titolo " Follia artificiale " di Luca Bolognini, ed. Rubettino, molto addentro alla materia così attuale che ti fa pensare: come andrà a finire il nostro rapporto con l'intelligenza artificiale, i robot, gli automi, e le navi, i trasporti, i porti, ecc? La moda buonista verso l'intelligenza artificiale degli oggetti IoT dove ci porta ? Ho letto anche l'ultimo Luca Ricolfi, Sinistra e popolo , Bompiani , ve lo consiglio, una frase estrapolata mi ha colpito : " Quando fu inventato il telefono, in attività dal 1880, ci vollero 75 anni per portarlo in 50 milioni di case. Oggi, neanche dieci anni dopo l'invenzione dello smartphone , ce ne sono due miliardi e mezzo di esemplari in tutto il pianeta. La rivoluzione tecnologica corre più in fretta di qualsiasi altra rivoluzione politica, economica e sociale nella storia dell'umanità. ( E' una citazione dal massimo

teorico della Terza Via, il sociologo inglese Anthony Giddens ). Ma la nostra " carretta telematica " ha ancora tempi umani... ed abbiamo tanti estimatori che ci salutano dalla banchina... Dimenticavo , e lo sottolineo ... Ti regalo una città di Giuseppe Viscardi, Nuova Editrice Genovese, libro verità , romanzo dal vero. ( D L )

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

MICHEL SEIGNEUR DE MONTAIGNE (1533 – 1592) da “DELLA VANITA’  
“ Sugar Edizioni

### Lo stato degli Stati...

...” (Lo Stato di Roma)...comprende in sé ogni forma e vicissitudine che riguardi uno Stato, tutto ciò che può derivare dall’ordine e dal disordine, dalla buona e dalla cattiva sorte. Si può sperare ancora, vedendo i moti da cui esso fu agitato e gli sconvolgimenti che dovette sopportare? Se l’estensione dei domini costituisce la salute di uno Stato ( cosa su cui non sono affatto d’accordo ) e mi piace Isocrate quando insegna a Nicocle a non invidiare i principi che hanno vasti domini, ma quelli che sanno ben conservare i domini che hanno avuto in sorte, quello l(lo Stato di Roma) non fu mai tanto sano quando fu più malato. La peggiore delle sue forme di governo fu per esso la più fortunata. Sotto i primi imperatori si scorge a stento l’immagine di un qualche governo: è la più orribile e la più inestricabile confusione che si possa immaginare. E tuttavia lo Stato la sopportò e conservò non una monarchia ristretta nei suoi confini, ma tante nazioni così diverse, così lontane, così poco devote, comandate in modo così disordinato e conquistate così ingiustamente. Non tutto ciò che vacilla cade. L’intelaiatura di un corpo così grande si regge a più di un chiodo \*\*\*. La sua stessa antichità la sorresse, come i vecchi edifici cui l’età ha sottratto la base e che tuttavia vivono e si reggono per il loro stesso peso.” .

#### NOTE

\*Isocrate, ateniese, maestro di retorica (436- 338 a.C). - \*\*Nicocle, nacque nel 400 a.C. Regnò in Salamina nell’isola di Cipro . \*\*\* (Nel caso di Roma si resse certamente ad almeno due chiodi: la burocrazia (ebbene, sì...) e l’esercito.

*N.d.r. Posso osare una battuta? Allora, oggi come oggi, noi italiani possiamo ancora sperare?*

*fine*