

Rotocalco telematico di terra e di mare

Leggete e sfogliate, il nuovo DL NEWS , le notizie e gli articoli servono per ricordare gli appuntamenti , e i pezzi forti dei nostri collaboratori sui temi più disparati per avere più conoscenze.

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

GLI ASSICURATORI TRASPORTI DAVANTI A UN MONDO CHE CAMBIA : SFIDE AMBIENTALI, TECNOLOGICHE E NORMATIVE

Terza edizione dei convegni tecnici organizzati da SIAT martedì 12 novembre 2019 , ore 8.40 , auditorium Teatro Carlo Felice, Genova. Chiusura con lunch ore 13 , dopo interventi di assoluta valenza dalle innovazioni ai mutamenti climatici in cui anche gli assicuratori sono coinvolti.

Assemblea annuale di Confitarma e convegno sul Mediterraneo

Il 31 ottobre 2019 si terrà a Roma presso l'Auditorium della Tecnica – Confindustria in Viale Tupini 65, la sessione pubblica dell'Assemblea annuale della Confederazione Italiana Armatori.

I lavori saranno aperti dalla relazione del Presidente Mario Mattioli, che farà il punto sull'attuale situazione della flotta mercantile italiana e sulle prospettive future.

Al termine dell'Assemblea di Confitarma, si terrà il Convegno “Il Mediterraneo. Quale navigazione? Quali rotte per l'Italia”, organizzato in collaborazione con Diplomazia e Istituto Italiano di Navigazione.

e-mail: noli.mazza@confitarma.it

Alla 52ma edizione Premio San Giorgio **Riconoscimento all'armatore Marco Novella**

Il 26 ottobre 2019, presso la sede dell'Autorità portuale di Genova si è tenuta la 52ma edizione del Premio S.Giorgio, organizzata dal Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.

La cerimonia, che premia i giovani talenti dello shipping, è nata nel 1967 (da Alberto Cameli e Decio Lucano) come Targa d'oro Attilio Traversa e da allora si è ripetuta senza interruzioni. L'appuntamento è un'occasione unica per la città, che vede riuniti in un'atmosfera di festa i rappresentanti del mondo marittimo, della formazione scolastica e professionale.

Da qualche anno ai migliori studenti del Nautico cittadino si sono aggiunti gli allievi meritevoli dell'Accademia italiana della marina mercantile;; infine, a una personalità dello shipping particolarmente distintasi. viene consegnata dal Collegio Capitani la prestigiosa Targa San Giorgio, quest'anno all'armatore Marco Novella. Motivazione di questo riconoscimento: "per l'impegno mostrato nel formare le nuove generazioni di Capitani", in particolare scegliendo personale italiano fin dalle basi e cercando di crescere i propri quadri direttivi in un'ottica di fidelizzazione e in un rapporto lavorativo improntato alla reciproca fiducia.

Il Progetto GRONDA di Genova:
incentivare il trasporto ferroviario e non quello
stradale
di Andrea Cosulich

Ogni giorno i mezzi di comunicazione lanciano il grido di allarme per l'aumento delle emissioni di gas ad effetto serra ed altri inquinanti dannosi per l'ambiente quali ossidi di zolfo ed azoto, particolato ecc. che dovrebbero essere eliminate o ridotte tra pochi decenni. (decarbonizzazione)

Tale esigenza è in contrasto con il progetto della gronda autostradale che provocherebbe un aumento delle emissioni originate dall'uso di combustibili fossili e conseguente rilascio di inquinanti in atmosfera. L'utilizzo di fonti di energia sostenibili per alimentare i mezzi su gomma che potrebbero transitare sulla gronda (elettricità, batterie, idrogeno, metanolo ecc) è oggetto di ricerca, ma ad oggi non sappiamo se saranno accessibili su larga scala in tempi certi.

Inoltre il progetto gronda prevede un percorso più lungo rispetto a quello attuale, enormi costi, tempi biblici per la realizzazione (oltre 20 anni) inquinamento causato dai lavori per la costruzione dell'autostrada.

E allora perché non incentivare ulteriormente il trasporto ferroviario e sensibilizzare l'opinione pubblica al riguardo?

Andrea Cosulich

SCIENZA E VITA

Dai materiali polimerici al riciclo della plastica:
uso consapevole di un materiale prezioso
di Stefano Briata

Conferenza dell'8 ottobre 2019 presso il Dipartimento di Fisica
dell'Università di Genova, organizzata dalla Scuola di Scienze
Matematiche, Fisiche e Naturali

La plastica è un materiale estremamente diffuso, composto da vari polimeri: a partire dalla sua invenzione e dalla sua comparsa sul mercato, ha cambiato le nostre vite, agevolandole e consentendo lo

sviluppo di molti settori. La crescita delle materie plastiche negli ultimi anni risulta superiore a quella della carta e dell'acciaio, con una produzione passata dai 15 milioni del 1964 ai 310 milioni di oggi; ne consegue, quindi, la grande importanza nel suo recupero a fine vita. È diventato, infatti, impellente sviluppare sistemi efficienti e sostenibili per garantire il corretto smaltimento. Il problema della formazione di microplastiche a partire dai rifiuti plastici, che oggi a causa della scarsa educazione dell'uomo inquinano gran parte degli ambienti naturali, è divenuto sempre più importante presso l'opinione pubblica poiché l'inquinamento dovuto ad essi raggiunge livelli sempre più preoccupanti ogni anno. Le comunità scientifiche, attraverso la ricerca ed i nuovi processi industriali, operano non solo al recupero e riutilizzo della plastica, ma anche per trovare materiali alternativi riducendo l'impatto ambientale.

Nell'intervento sono state date informazioni sui materiali plastici che più utilizziamo, in particolare le plastiche da imballaggio, e sulle possibilità per il loro riciclo. Si è fatto cenno alle operazioni di raccolta, separazione e purificazione dei rifiuti provenienti dalla raccolta differenziata al fine di ottenere nuovi materiali polimerici. Gli interventi sono stati curati dalla Prof.ssa Maila Castellano e dalla Prof.ssa Silvia Vicini.

Che cosa sono i polimeri? Dal greco poly = molte e meros = parti: molecola costituita di molte unità. Si tratta di sostanze organiche importantissime perché costituiscono la base di numerosissimi materiali. Il polimero (da J. J. Berzelius, medico svedese, 1779-1848) è quella molecola con struttura a catena costituita da gruppi chimici legati da legami covalenti; la macromolecola (da H. Staudinger, chimico tedesco, 1881-1965, premio Nobel 1953), è quella molecola caratterizzata da elevata massa molecolare. Ci sono i polimeri naturali e i polimeri sintetici.

I polimeri naturali sono l'amido, il caucciù, la cheratina, la cellulosa, l'ambra, la chitina, il DNA e la seta.

I polimeri sintetici e materiali polimerici sono le Poliolefine (HDPE, LDPE, PP, PS, PVC), i Polimeri Fluorurati (PVDF, PTFE), i Poliammidi (Nylon 6, Nylon 6,6), i Poliesteri (PET, PC), i Poliuretani, le Resine Epossidiche, le Resine Siliconiche.

La plastica che conosciamo è quella, per esempio, delle scarpe da jogging: le parti laterali in pelle/PU o nylon, suola in SBS; vestiti in

poliestere o poliammici; Lego in ABS; recipienti in polietilene; contenitori per alimenti in polipropilene; palette e secchielli da spiaggia in polietilene e rete in nylon; setole dello spazzolino da denti in nylon e manico in polietilene; spugna in PU e parte ruvida in nylon; bottiglie dell'acqua in polietilentereftalato con tappo di polietilene.

La plastica e la sua diffusione: negli anni '30 il petrolio diviene la principale materia prima per la produzione della plastica. Negli anni '50 c'è il boom delle fibre sintetiche (poliestere, nylon) come alternativa alle fibre naturali; grazie alla scoperta della c.d. "formica" si avvia la produzione di laminati per l'arredamento. Negli anni '60 la plastica si afferma come nuova frontiera anche nel campo della moda, del design e dell'arte. Negli anni '80 si ha inizio lo sviluppo dei tecnopolimeri con caratteristiche spesso superiori ai metalli speciali o alla ceramica. I vantaggi della plastica sono la bassa densità e leggerezza; inerzia chimica e ambientale; ridotta conducibilità termica ed elettrica; buone proprietà isolanti; trasparenza e opacità modulabili; facile lavorabilità; competitività economica.

Molto importante in questo campo è stato il contributo di Giulio Natta (1903-1979), ingegnere chimico ligure, Premio Nobel 1963. Egli, nel 1954, utilizzò i catalizzatori di Ziegler nella sintesi del polietilene ad alta densità, riuscendo ad ottenere un polimero dotato di alto grado di cristallinità: il polipropilene isotattico. Questo fu prodotto a livello industriale dal 1957 nello stabilimento della Montecatini (poi Montedison) di Ferrara, poi commercializzato con il marchio Moplen (<<La cosa curiosa era che si chiamavano Moplen tutti gli oggetti di plastica come se fossero privi di identità. La bacinella era il Moplen, il pettine di plastica era il Moplen...>>). Natta immaginava che i polimeri sintetici avrebbero sostituito i materiali naturali, ma non si aspettava certamente il forte impatto che essi ebbero sulla società e le strade che aprirono molti campi.

L'impatto sulla società è stato enorme. Nel boom economico l'industria delle materie plastiche ha avuto uno sviluppo gigantesco, superando quello dell'acciaio. Nuovi oggetti con vantaggioso rapporto peso-dimensione e dai colori sorprendenti: una novità per gli italiani di ogni ceto e zona geografica. I polimeri entrano nelle case di tutti, indipendentemente dalla condizione sociale, nei più remoti villaggi come nelle grandi città, nei paesi industrializzati come nelle economie agricole... Nasce il nuovo stile Made in Italy e una nuova classe di

imprenditori, che osano, contribuendo al successo italiano, rispetto ad altre iniziative nell'unificare il Nord e il Sud. Fa il suo ingresso "l'usa e getta"; l'apparire estetico diventa il suo plusvalore fondamentale, la memoria storica che creava l'esclusività di un oggetto artigianale scompare, nella fase di progettazione il fine etico viene scalzato da quello pratico. Dinamica estremamente veloce di sostituzione progressiva dei materiali tradizionali con nuovi sintetici, con un ripensamento delle forme degli attrezzi, delle suppellettili e degli oggetti di cui l'uomo si circonda quotidianamente.

I Tecnopolimeri e i Biopolimeri li troviamo nel campo medico-farmaceutico come le lenti a contatto, cementi ossei e coppie d'attrito nelle protesi articolari. Nell'ingegneria tissutale: rilascio dilazionato di sostanze biologicamente attive (farmaci, proteine). Nei materiali per l'elettronica. Nei tessuti tecnici dalle caratteristiche particolari.

Nel 1974 il Premio Nobel statunitense Paul John Flory (1910-1985) disse che <<La nostra sarà ricordata come l'era dei polimeri. Il futuro appartiene ai tecnopolimeri e polimeri speciali che saranno prodotti forse in quantità più ridotte ma saranno essenziali per il progresso dell'umanità>>.

Imballaggi e riciclo: é tardi porre rimedio ?

Imballaggi usa e getta: uno studio della US Academy of Engineering ha calcolato che l'80% dei prodotti vengono gettati via dopo un solo ciclo d'uso, mentre il 99% dei materiali usati nella produzione e contenuti in un prodotto viene solo gettato via dopo sei settimane dall'acquisto. Il difetto della plastica sta nel fatto che non è biodegradabile; quindi è necessario cercare di riutilizzarla il più possibile e trasformarla in qualcosa di diverso: questa è la fase del riciclo.

Negli ultimi anni si è parlato molto di raccolta differenziata della plastica. Da essa si cerca di ottenere la massima valorizzazione possibile delle stesse materie plastiche; tuttavia, nella prima produzione si deve ottenere un prodotto con materiale omogeneo per essere riciclabile.

Il riciclo è quell'insieme di strategie volte a recuperare materiali dai rifiuti per riutilizzarli nella loro funzione originaria o per altri fini. Le varie fasi del riciclo sono di tipo meccanico, chimico ed energetico.

Il riciclo meccanico prevede la rilavorazione termica dei rifiuti plastici, che può essere di tipo omogeneo o eterogeneo. Ecco le varie fasi della lavorazione: dai prodotti usati si passa alla raccolta differenziata, alla selezione per tipologia, alla compattazione, alla triturazione, alla fusione termoplastica, ai semilavorati, e infine i nuovi prodotti, ripetendo il ciclo. Attenzione però, se i materiali sono termoplastici, si riottengono granuli idonei a produrre altri manufatti (raccolta differenziata). Se sono termoindurenti, vengono macinati per essere impiegati come cariche inerti nei polimeri termoplastici vergini (industriale).

Il riciclo chimico viene fatto tramite idrolisi dove si ottengono i policondensati, mentre tramite pirolisi si ottiene il polimix, ripetendo il ciclo dove si ottengono prodotti chimici liquidi e gassosi, poi i monomeri e di conseguenza i prodotti plastici e così via.

Riciclo energetico: dal petrolio si ricavano i monomeri (etilene, propilene, dieni), che a sua volta vengono trasformati in polimeri (polietilene, polipropilene, gomme etilene-propilene) che producono l'energia.

Il problema del riciclo della plastica è molto sentito perché inquina i mari mettendo in difficoltà le specie marine. Con ciò dobbiamo usare in modo intelligente la plastica rispettando le spiagge, i parchi, i fiumi e il mare.

Stefano Briata

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Che destino crudele subiscono i porti

Quelli liguri in particolare

di Alessandro Laghezza

Drammatico , come tutti i porti italiani (Ugo Patroni Griffi)
che soffrono la farraginosità dei processi autorizzativi e per i
bizantinismi del codice degli appalti.

Non ha dubbi il presidente di Confetra Liguria Alessandro
Laghezza: sulle infrastrutture serve una rivoluzione culturale.
Dopo anni di incuria e mancati investimenti, le infrastrutture liguri si
trovano in uno stato di degrado inaccettabile per una Regione nella
quale logistica e portualità rappresentano il 14 per cento della
ricchezza prodotta.

Dopo anni di convegni in cui abbiamo magnificato la capacità dei
nostri porti di diventare l'hub logistico non solo dell'Italia ma anche
del centro Europa, dobbiamo tristemente constatare come tutte le
grandi opere portuali, inclusi i dragaggi, viaggiano con fortissimo
ritardo. A questi ritardi si sommano quelli delle infrastrutture stradali
e ferroviarie; di fatto solo il Terzo Valico sembra pur faticosamente
procedere, mentre su Ferrovia Pontremolese e Gronda, vitali per tutto
il sistema ligure, si sono spese fino ad oggi solo parole. Il porto di
Genova, Voltri escluso, è di fatto bloccato nel suo sviluppo da
inadeguate connessioni ferroviarie e stradali, dalla posizione della diga
foranea e dell'aeroporto; il nuovo terminal di Vado si scontrerà presto
con i limiti di una autostrada satura e lontana dal Porto. A La Spezia,
dopo 20 anni di immobilismo, dovrebbe partire un importante piano
di sviluppo di banchine, del quale però, in assenza di certezze sui
dragaggi, non si vede ancora traccia. Questo senza dimenticare lo
stato penoso di tutto il sistema autostradale ligure, saturo ed
inadeguato, e delle connessioni con la Francia, affidate per le merci
alla sola Autostrada dei Fiori ed al Frejus. Il tutto mentre Shangai
movimenta 42 milioni di teus e Rotterdam, primo porto europeo, ne
muove 14.5, il triplo dell'intero sistema portuale ligure. Confetra
Liguria chiede uno scatto di orgoglio, una rivoluzione culturale che
metta la realizzazione e la gestione delle infrastrutture al primo posto
fra le priorità della politica, estendendo le possibilità della legge 130
(nata per fronteggiare l'emergenza Morandi) a tutto il sistema
infrastrutturale e logistico ligure, sbloccando i mille cantieri fermati
non tanto dalla mancanza di risorse ma dalla burocrazia e dalla

inadeguatezza delle pubbliche amministrazioni. In caso contrario la Liguria rimarrà marginale rispetto ai grandi flussi di traffico e i progetti di trasformarla nell'Hub logistico d'Europa rimarranno confinati ai convegni ed alle promesse da campagna elettorale.

Una nuova rubrica

NAVIGAZIONI DI BOLINA

di **Silvestro Sannino**

SPUNTI DI CULTURA NAUTICA

Caro Decio,

di recente hai ricordato il Capitano Superiore di Macchina Salvatore Scotto di Santillo per i suoi 90 anni; anche l'Istituto Italiano di Navigazione, nel rievocare i 60 anni della sua fondazione, ha reso omaggio al nostro Salvatore Scotto per il traguardo appena superato. Se mi consenti, vorrei ricordare con simpatia, al nostro comune amico, un piccolo dono che volle fare al neonato Istituto Nautico di Torre del Greco, quando era responsabile della Bannock, la nave oceanografica del CNR (Centro Nazionale per le Ricerche). Erano gli inizi degli anni '970 ed avevo appena conosciuto il Capitano Scotto in un incontro sulla nave Dectra del Navale, mentre con il Prof. Roberto Balestrieri e l'Ammiraglio Giovanni Carta stavamo facendo alcune prove in mare. Ero appena approdato all'ITN di Torre, assolutamente sguarnito di attrezzature e sussidi nautici. Chiesi al Cap. Scotto se poteva aiutarci a corredare il laboratorio di navigazione; richiesta subito esaudita: l'antenna parabolica del radar della Bannock ed altri oggetti, che non ricordo, arrivarono all'ITN dopo pochi giorni. Era il 1972. L'anno successivo, con un pizzico di spirito creativo, riuscii a partecipare ad un Simposio in Londra, organizzato dall'IEE, sui Satelliti Artificiali, dal quale tornai con un discreto carico di documenti di livello tecnico avanzato. Grazie al costante, energico impegno di Corradino Ciampa e di alcuni di noi, l'ITN fu dotato di un planetario, di una idrografia donata dagli americani della NATO, di una biblioteca rappresentativa e di alcuni strumenti strappati alle amministrazioni locali (Comune e Provincia). Nel 1975 il Prof. Mario Rigutti, Direttore dell'Osservatorio

Astronomico di Capodimonte ci chiese di svolgere un convegno nazionale presso la nostra sede, anche con nostri contributi, diretto agli astrofili italiani. Passarono appena tre anni ed organizzammo, con la Sperry Marine System del comune amico Foffo Gambardella, un primo corso di aggiornamento in materie nautiche diretto ai docenti di tutti gli ITN italiani e, l'anno dopo, un altro corso di aggiornamento fu realizzato in collaborazione con la Selenia, sullo specifico tema dei radar nautici. Seguirono a cadenza annuale, per circa un decennio, altri corsi ai quali furono chiamati a fornire contributi autorevoli esperti, Italiani e stranieri, e tu ne sai qualcosa. Piccola osservazione: i corsi di aggiornamento iniziarono nel settore nautico ed in tale settore proseguirono per circa cinque anni. Corradino Ciampa, nonostante la sua riconosciuta competenza nel settore delle macchine marine, rinforzata dai contributi dell'Isp. Mario Albin, dello stesso settore e docente universitario, si decise a progettare un corso di aggiornamento in macchine marine solo dopo cinque anni di esperienze nel campo della nautica. Poi la fiammella di una certa, attiva "cultura nautica" si affievolì fino a spegnersi. Chissà perché (forse mancava l'ossigeno dell'Amazzonia?).

SI E' SPENTA LA CULTURA NAUTICA ?

Le prove in mare fatte nell'ambito della Cattedra di Arte Navale dell'Istituto Universitario Navale si rivelarono molto interessanti, anche per l'uso del Loran-C (allora non c'era il GPS!) per determinare la curva di evoluzione e tutte le altre curve di manovra della nave. In quel tempo Giovanni Carta teneva una statistica sulla provenienza degli allievi che superavano le prove per accedere all'Accademia di Livorno. Ebbene all'epoca gli allievi provenienti dagli Istituti Nautici che superavano il concorso erano in numero notevole ma purtroppo in costante calo, assoluto e percentuale, col tempo. Essi divennero poi sempre meno numerosi e non si fa fatica a individuare le cause. Giovanni Carta prese anche la laurea in discipline nautiche e fu direttore del settore marittimo dell'Accademia di Livorno. Elaborò un metodo originale di progetto di orologi solari su pareti a diverse orientazioni e su tale progetto furono realizzati gli orologi solari o meridiane nell'Accademia di Livorno ed all'Istituto Nautico Cappellini della stessa città.

L'AMAZZONIA: IL POLMONE DEL MONDO E CURIOSE E VISPE FANCIULLE

Lunedì scorso, 14 ottobre corrente mese, il Centro Studi “Erich Fromm” di Napoli, che pubblica anche il periodico culturale “ESSERE”, ha offerto una serata di cultura varia, presso la sede del Consolato Francese in via Crispi, incentrata su tre temi. Carlo Morelli, direttore del coro giovanile del teatro San Carlo, ha proposto, con piglio convinto e pittoresco, da napoletano verace, le grandi potenzialità della musica nell'aiutare i giovani in difficoltà a ritrovare sentieri più salubri, per lo spirito e per il corpo, riportando alcune proficue esperienze fatte con i ragazzi di Nisida. Il Morelli ha trovato il modo di mostrare una certa simpatia per una visione culturale eclettica, di tipo letterario e filosofico, pur scivolando in qualche svarione su evangelisti poco noti, anzi inesistenti. Il tema musicale ha trovato nel giovane pianista Giuseppe Di Maio, ben presentato nel suo stile musicale, dall'amico Giuseppe Boccarello, direttore generale emerito del MIUR. Io sono un “analfabeta” del tema ma non era difficile cogliere un notevole talento nel giovane musicista al quale voglio augurare di raccogliere soddisfazioni a compenso dei sacrifici profusi nello studio. L'intervallo musicale è stato occupato dalla presentazione di un libro di una scrittrice in cerca di voli in un universo ecumenico, in cui l'amore occupa tutti gli spazi e tutte le prospettive. Il tema, non privo di interesse ma impegnativo, richiedeva di scorazzare dai letterati di ogni tempo agli scienziati moderni come Max Planck, Niels Bohr, Einstein ed altri.

Una psicologa terapeuta che costringeva le persone di “belle lettere” ad acrobatici virtuosismi per seguire la trama e l'intreccio del racconto. Ed in tale universo ecumenico non poteva mancare un riferimento forte e veemente ad esso, all'ossigeno dell'Amazzonia, noto ormai, “lippis et tonsoribus”, come “polmone” del mondo. A volte si dimenticano le cose più ovvie. *La dicitura "Lippis et tonsoribus" è contenuta nelle stire di Orazio, Satira 1, 7, 3 ove il poeta di Venosa dice: Omnibus et lippis notum et tonsoribus esse...Le satire in latino sono poco diffuse; io la sentii la prima volta dal collega Domenico Bruno, un fisico matematico di Catania con ottima cultura classica, nel 1986. (S.S.)*

Più tardi, in una breve pausa al bar mi sono ritrovato con un gruppetto di vispe femminucce che mostravano delle perplessità sulle cose appena sentite. Mi è venuto spontaneo chiedere se esse fanciulle gradivano di più l'ossigeno dell'Amazzonia o quello del Reale Bosco di Capodimonte di borbonica memoria. Incuriosite hanno cominciato a chiedermi alcune cose e si sono accorte che del tema ne masticavo un po'. Alla fine mi hanno chiesto il recapito telefonico ed hanno auspicato un incontro per discutere con calma della questione. Mi sono dichiarato disponibile – emerge sempre lo spirito pedagogico, mai sopito – e non tanto quello del “predicatore” occasionale. Mi sento confortato perché il mio barbiere, il mio “tonsor” Paolo Mennella, pur con la rinuncia al “lippus” di turno, mi ha promesso di mostrare alle fanciulle un metodo quasi infallibile che consente di distinguere l'ossigeno dell'Amazzonia da quello della verde Irpinia. Anzi mi ha assicurato che mostrerà alle predette brave fanciulle anche il luogo dove si coltivava il vino “marotico”, il firmissimo vino che Ulisse offrì a Polifemo per farlo addormentare e poi accecarlo con un bel tizzone ardente di ulivo nostrano.

IL TRIONFO DELLA DEMOCRAZIA

Il signor Piergiorgio Odifreddi potrà anche schierare in campo tutte le sue risorse di logico (matematico) per dimostrare che la democrazia non esiste; ma non ci riuscirà. La democrazia esiste, almeno in Italia, e mostra la sua presenza sempre ed ovunque, la sua immanenza totale. Partiamo dai vertici politici. Il sig. Conte Giuseppi (al plurale come lo vuole Trump, senza alcun lapsus freudiano) in appena un anno di esercizio ha fornito ai suoi concittadini tutto quello che chiedevano ed anche di più, molto di più. Ha loro promesso un anno di felicità, ha assicurato a tutti la sua consulenza di avvocato (ma come mai gli italiani hanno bisogno sempre di un avvocato?), ha garantito all'Italia un “boom economico” superiore a quello degli anni '50/'60, tale da far tremare la stessa Cina. Durante l'estate ha prospettato, mi pare, ai suoi cittadini “un umanesimo dai nuovi orizzonti”, concetto alquanto nebuloso ma, interpretato in termini positivi, esso risulta di grande apertura culturale, foriero degli influssi più benefici non solo “al colto e all'inclita” ma anche al “tozzo e gentile” automobilista che se ti vede sulle strisce pedonali, con il chiaro intento di attraversare la strada,

non si ferma neanche se gli punti addosso i cannoni da 381 mm. della corazzata tascabile Bismarck.

IL BLOG SKUOLA.NET

Di recente, il 30 settembre c.a., il premier Giuseppe ha fatto un'esternazione al blog "Skuola.net", molto seguito dagli studenti, di una notevole risonanza. Ha detto: "Non ho mai aperto un libro di matematica, a scuola; gli esercizi li facevo al volo; chiedo scusa ai miei professori che erano bravi"; poi ha aggiunto che aveva interessi per la Filosofia, per la Storia e per le Lettere. Non mi è chiaro il messaggio che ha voluto comunicare agli studenti. E poi cosa significa "gli esercizi li facevo al volo". Ma la matematica la sapeva o non la sapeva? Mi astengo, per il momento, dal fare un'analisi adeguata; la farò in altra occasione, magari con l'aiuto di persone di buona volontà e magari del mio barbiere Paolo, il tonsor che sa bene i fatti, quasi tutti i fatti, di cui si parla. Tuttavia qualche breve osservazione può essere d'uopo, come direbbe Totò. Il signor Conte ha detto che non apriva i libri di Matematica ma studiava con piacere la Filosofia, la Storia e le Lettere. Bene, avrà studiato anche Platone, uno dei massimi "maitre a penser" di ogni tempo. E non si è chiesto perché Platone imponeva la conoscenza della geometria come condizione per essere ammesso alla sua Accademia? Che i principali esponenti dell'Accademia, come Eudosso da Cnido, erano matematici eccelsi? Che Platone per elaborare la sua teoria delle idee si riferiva alle leggi della geometria? E come faceva a capire la cosmografia contenuta nei poemi classici? E l'umanesimo che pure ha citato di recente? E come assimilare il pensiero di Leibnitz? Ma anche quello di Kant o di Hegel, e dei filosofi del Circolo di Vienna? Ritorniamo forse al problema delle "due culture" già trattato su queste News? Per non andare troppo lontano, politici come Andreotti e Craxi, non nascosero la loro idiosincrasia per la matematica, ma furono sempre discreti nel rievocare questa loro "carezza". In compenso Andreotti, pur non essendo un cattedratico, alimentava e presiedeva un'associazione di latinisti, conosceva la storia di tutti i Papi (che non è poca cosa), il mugugno genovese, ed aveva uno spiccato senso ironico nel suo "eloquiare".

L'insegnante transessuale

Domenica scorsa, 20 di ottobre, nella trasmissione “Non è l’Arena”, è stato proposto un tema di scuola. Una certa Giovanna Cristina Vivinetto era stata licenziata da un “istituto paritario” dove insegnava ed affermava di non conoscere i motivi della decisione della scuola ma si era già procurato due avvocati per difendersi. Ella adombrava che il motivo potesse risiedere nel fatto di essere un “transessuale dichiarato”, ma che la scuola ne era già al corrente all’atto dell’assunzione. Pare che una delle prime cose fatte dopo la nomina sia stata la richiesta di un congedo. Il dibattito vedeva un certo Adinolfi, grande e grosso affondato in quelle poltrone che fanno sembrare, chi le occupa, come dei crocefissi, difendere la scuola facendo rilevare, con caparbia insistenza, che l’insegnante non era abilitata all’insegnamento; il ben noto Alessandro Cecchi Paone si schierava a difesa della “docente”, ed inveiva contro la decisione della scuola, un atto non “democratico” e sbagliato, perché la sua protetta aveva diritto ad insegnare in quanto laureata con il voto massimo. Si comprende la gazzarra su quali binari doveva correre. Quindi il Cecchi Paone, strenuo difensore dei “diversi” di ogni tipo e di ogni dove ed una volta, quando ancora non aveva dichiarato il suo genere, idolo e sogno delle adolescenti, ritiene di poter stabilire chi può insegnare. Il suo parere sul tema non “est disputandum”, va applicato e basta, in nome della democrazia. Ebbene, la legge n. 62 del 2000, varata dal governo D’Alema, reca le norme per il riconoscimento della “parità scolastica” e, all’unico Art. 1, punto 4g, tra i requisiti richiesti alla scuola, precisa che essa deve avere “personale docente fornito di titolo di abilitazione”. Come si vede, un fulgido esempio del concetto di “democrazia democratica” e sui criteri con i quali si discute in importanti trasmissioni televisive.

Silvestro Sannino ottobre 2019

P.S. Altre navigazioni di bolina alla prossima.

Caro Decio, in relazione alla tua nota ultima, voglio dirti che il mio barbiere Paolo va considerato alla stregua di una “figura retorica”,

come lo è l'allegoria, la metafora, l'ossimoro, il paradosso e così via. Quando circolano e si affermano certe notizie strampalate ritengo più utile e più efficace ricorrere al tono ironico, con allusioni paradossali, perché, come diceva un aforisma, è inutile offrire acqua se il bue non vuol bere. Il paradosso può rendere in modo più immediato l'assurdo di alcune posizioni, come quella acquisita dai più che vogliono l'Amazzonia essere il "polmone del mondo". Su Odifreddi e Fusaro ritorneremo in una prossima bolina. (S.S.)

.....

ASSICURAZIONI IN CAMPO

AL VIA LA COLLABORAZIONE TRA CATTOLICA E UPSSENS PER IL BENESSERE DOMESTICO

La compagnia veronese e la start-up trentina, unite dal programma di co-innovazione OPEN ITALY, sono al lavoro per coniugare tecnologia e prevenzione assicurativa

Verona, 22 ottobre Cattolica Assicurazioni ha avviato un progetto di innovazione condivisa con UpSens, start-up di Trento specializzata nella progettazione sensoristica per il monitoraggio della qualità dell'aria.

La collaborazione è finalizzata alla realizzazione di una nuova soluzione specifica che, attraverso sensori capaci di analizzare la qualità dell'aria, possa riconoscere e segnalare le situazioni di inquinamento ambientale, contribuendo al miglioramento della salute delle persone. La soluzione, attualmente in fase di studio insieme al partner tecnologico Fair Connect (azienda svizzera specializzata nella scelta e sviluppo di soluzioni connesse per le compagnie di assicurazione), potrebbe integrarsi con il prodotto assicurativo connesso Active Casa&Persona, recentemente lanciato da Cattolica.

L'obiettivo è la costruzione di un percorso di crescita comune, affiancando alla normale attività di protezione assicurativa una proposta tecnologica ad alto valore aggiunto, in grado di rispondere alle esigenze di prevenzione e di salute dei clienti all'interno della propria abitazione. A creare i presupposti di questa collaborazione è stato il Consorzio ELIS, società di consulenza e centro di formazione no profit che, grazie alla piattaforma di co-innovazione e accelerazione OPEN ITALY, ha permesso l'incontro tra le necessità di business di Cattolica e la capacità innovativa di UpSens.

WHO'S WHO

Cattolica Assicurazioni è uno dei maggiori attori del mercato assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con quasi 3,6 milioni di clienti che si affidano alle soluzioni assicurative e ai prodotti distribuiti, il Gruppo registra una raccolta premi di quasi 6 miliardi di euro (2018). Cattolica conta, a livello di Gruppo, su 1.429 agenzie diffuse su tutto il territorio italiano, sia nei grandi che nei piccoli centri, e su una rete di 1.907 agenti. Per ulteriori informazioni:

www.cattolica.it/profilo-societario

Addetto stampa

Enrico Presazzi (Cell. 331/6754520)

enrico.presazzi@cattolicaassicurazioni.it

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA di Francesco Pittaluga

“ NAVI FORSE DIMENTICATE: IL “PRINCIPE DI UDINE” E LE SUE CONSORELLE “

Eccezion fatta per gli storici navali e gli esperti del settore, non tutti hanno presenti le vicende di una serie di transatlantici italiani che hanno dato a suo tempo un grande contributo all'affermazione della nostra bandiera sui mari del mondo ma sono stati poi eclissati dalle realizzazioni venute dopo di loro per finire in quel dimenticatoio della storia da cui sarebbe giusto riportarli alla luce. E' quello che vuole fare questo nuovo capitolo di questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” nell'ambito della quale hanno pieno diritto di essere rievocati.

Come ben sappiamo, all'inizio del secolo scorso varie erano le compagnie di navigazione nazionali impegnate nel servizio transatlantico: alcune avranno breve durata, altre si affermeranno per alcuni decenni. Le due principali erano comunque la “Navigazione Generale Italiana” o “N.G.I.” ed il “Lloyd Sabaudò”, entrambe con sede di armamento a Genova e delle quali ci siamo già lungamente occupati.

Impegnate nei traffici per le Americhe, l'Oriente e l'Australia, tra fine '800 e primi del '900 misero entrambe in servizio una nuova serie di transatlantici, modesti quanto a dimensioni ma notevoli per i tempi e anticipatori dei grandi “liners” italiani approntati dal primo dopoguerra in poi.

Queste unità, costruite in gran parte in Inghilterra fra 1907 e 1908 perchè la cantieristica nazionale di allora non era in grado di realizzarle tutte sui nostri scali, dati i nomi con cui saranno battezzate vennero definite come classi “Regale” e “Ducale”. Nello specifico, per la “N.G.I.” avremo “Re Vittorio”, “Regina Elena”, “Principe Umberto”, “Duca d'Aosta”, “Duca di Genova” e “Duca degli Abruzzi”, tutti di 7.800 tonn. circa, mentre per il “Lloyd Sabaudò” si tratterà di “Re d'Italia” (1906, 6.237 tonn.), “Regina d'Italia” (1907,

6.240 tonn.), “Principe di Piemonte” (1908), 6.365 tonn.), costruiti dai cantieri J.Laing di Sutherland e destinati alla linea emigranti del Nord America e i due più grandi e lussuosi “Tommaso di Savoia” (1907, 7.681 tonn.) e “Principe di Udine” (1908, 7.828 tonn.) commissionati invece ai cantieri Barclay-Curle&Co. Di Glasgow per la linea del Brasile-Plata.

Come si può notare, i nomi assegnati a queste unità costituivano un indubbio ossequio alla casa regnante italiana: tradizione che il “Lloyd Sabauda” manterrà per tutta la sua storia mentre la “Navigazione Generale Italiana” per le realizzazioni successive preferirà riferirsi ai nomi importanti ed ai fasti dell’antica Roma.

Tornando alle navi di cui ci occupiamo in questo capitolo, esse risulteranno nel complesso unità indovinate, robuste ed economiche nella gestione e abbastanza fortunate. Servirono infatti brillantemente per più di un ventennio le linee cui saranno destinate e i soli “Principe Umberto” e “Regina Elena”, entrambi della “N.G.I.”, andarono perduti rispettivamente nel 1916 e nel 1917 per eventi bellici.

Prendendone una come esempio per tutte le altre, il “Principe di Udine”, che sarà fra l’altro la più grande di tutte anche se, come abbiamo potuto constatare, il tonnellaggio differiva di poco da una all’altra, era lungo 141 metri, largo quasi 17 e dotato di macchine a quadruplica espansione della potenza di 8600 cavalli che gli assicuravano una velocità di crociera di 16 nodi, piuttosto elevata vista la media dei tempi.

Dalla silhouette filante e slanciata, si presentava con due alberi e due ciminiere opportunamente collocate sulla sovrastruttura a centronave. Comoda ed elegante negli interni, era arredata in stile rinascimentale e liberty-fiorito secondo il gusto imperante del momento dal famoso architetto Gino Coppedè e dalla Ditta Ducrot di Palermo che sarà poi presente in tutte o quasi le successive costruzioni italiane più prestigiose dal “Duilio” al “Conte Grande” fino al “Rex”.

La nave offriva alla sua clientela una lussuosa prima classe a centro nave dotata di giardino d’inverno, fumoir, ristorante e altri locali sociali: le cabine erano 46 per un totale di 97 posti. La seconda classe era ubicata a poppavia con 106 posti in 33 cabine multiple, giardino d’inverno, veranda, sala di musica e da pranzo. Seguiva infine una terza per il trasporto prevalente degli emigranti, sistemata a proravia e nei ponti più bassi, con una capacità per circa 1200 cuccette a tre

ordini sovrapposti distribuiti in ampi cameroni opportunamente ventilati e rigorosamente divisi fra i due sessi.

Il viaggio, inaugurale

La nave partì da Genova per il viaggio inaugurale a Buenos Aires il 21 marzo 1908 al comando del Capitano Emilio De Negri, uno degli ufficiali di punta del “Lloyd Sabaudò” di allora, con la livrea tipica della compagnia: fumaioli gialli con fascia bianca centrale bordata di verde, scafo nero con bagnasciuga rosso e sovrastrutture bianche. Ottemperando appieno le aspettative dei suoi armatori avrà fin da subito grande successo, al pari delle consorelle, affermandosi non solo per il lucroso traffico di emigrazione ma anche per quello dei passeggeri di classe, che trovavano finalmente anche sulle navi italiane quelle caratteristiche di eleganza, raffinatezza e sicurezza fino allora appannaggio dei piroscafi inglesi, francesi e germanici che operavano sulle stesse rotte. Tant'è vero che, con l'immissione in linea di queste unità, i traffici del “Lloyd Sabaudò” avranno dal 1910 in poi un notevole incremento e la compagnia andò sempre di più affermandosi per l'alta qualità dei servizi di bordo, la puntualità degli itinerari e l'ottimo trattamento riservato agli emigranti, insidiando così il primato fino ad allora detenuto dalla “N.G.I.” e divenendone in tal modo la più seria e temibile concorrente, almeno fino alla fusione voluta dal Governo nel 1932.

Durante il conflitto italo-turco del 1911, a differenza delle consorelle, il “Principe di Udine” non venne requisito per scopi bellici come nave-ospedale o appoggio o trasporto truppe ma, proprio per potenziarne le caratteristiche e renderlo meglio rispondente alle esigenze della clientela, venne ristrutturato negli spazi interni e rimodernato nell'apparato motore e mandato a sostituire le consorelle impiegate per scopi bellici sia in linea sudamericana che verso gli scali statunitensi.

Ristabilita la normalità, i traffici prosperarono fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale quando, fra le altre cose, il “Lloyd Sabaudò” mutò la sua insegna sociale in una più patriottica costituita da una bandiera bianca con l'aquila sabauda azzurra al centro e nuova banda bianca bordata ora d'azzurro, sempre sabauda, anziché di verde sulle ciminiere: il che, fra l'altro, caratterizzava meglio le sue unità che prima potevano essere confuse con quelle portoghesi della

“Companhia Colonial” o quelle olandesi della “Holland America Line”. A seguito del nuovo conflitto il “Principe di Udine” verrà ulteriormente potenziato nell’apparato motore onde renderlo più veloce in modo da potere sfuggire agli eventuali attacchi degli u.boote austriaci e tedeschi. In tale veste rinnovata sarà distratto a volte dalla linea sudamericana per compiere alcune rischiose traversate alla volta di New York, Boston e Philadelphia in sostituzione del naviglio impiegato sul fronte bellico: nel 1916 trasportò in ripetuti viaggi a Salonico le nostre brigate e le truppe anglo-francesi impegnate sul fronte turco, mentre per quasi tutto il 1917 al comando del Capitano Annibale Cignoni lo si vide principalmente impiegato nelle traversate atlantiche laddove più forte era rimasta la domanda nonostante il conflitto.

Cessate anche stavolta le ostilità, fra 1919 e 1920 venne varato un nuovo piano di sviluppo che porterà nel corso degli anni Venti all’immissione in linea di unità sempre più moderne, grandi e competitive. In quest’ottica il “Principe di Udine”, al pari delle unità similari, venne gradatamente declassato al solo trasporto di emigranti finché nel 1926 col gemello “Tomaso di Savoia” passò opportunamente riadattato alla linea per l’Australia, inaugurata peraltro con naviglio minore fin dal 1920: gli spazi della prima classe vennero declassati e uniti con quelli di seconda in una più opportuna classe unica mentre quelli di terza saranno ridotti per fare spazio a celle frigorifere in cui imbarcare carne e altri prodotti deperibili durante i lunghi viaggi di ritorno che si effettuavano attraverso il Canale di Suez alternato col percorso più lungo del Capo di Buona Speranza con scali nei porti sudafricani.

Nell’ottobre del 1927 si verificò un’interruzione da tale servizio, quando l’incrociatore “Trento”, armato sullo scalo dei Cantieri Orlando di Livorno, non poteva essere varato per difficoltà impreviste e nonostante i ripetuti tentativi messi in atto dalle maestranze locali: su precisa richiesta delle autorità militari il “Principe di Udine” venne inviato sul posto al comando del Capitano Attilio Greco e, con abilissima manovra del suo equipaggio, riuscì a trainare l’incrociatore bloccato sullo scalo e a farlo scendere felicemente in mare sebbene l’operazione fosse stata dichiarata tecnicamente impossibile da più parti.

Nel 1928, resi ormai obsoleti dal nuovo tonnellaggio immesso in linea, vennero radiati il “Re d’Italia”, il “Regina d’Italia” e il “Tomaso di Savoia”, mentre il “Principe di Piemonte” era già stato venduto in Gran Bretagna l’anno precedente.

Prosegue la linea e poi la radiazione

Il “Principe di Udine” proseguì in linea australiana ancora per un pò finché, a seguito delle restrizioni sull’emigrazione verso quel Paese promulgate dal governo di Canberra analogamente a quanto era stato deciso a Washington qualche anno prima, il traffico passeggeri precipitò. Oltre a ciò, l’imminente riorganizzazione della flotta passeggeri italiana rese irrimediabilmente superata la nave, che venne disarmata nel novembre del 1929 e avviata alla demolizione a Ortona dal gennaio 1930.

Con la sua radiazione si concluse la vicenda storica sua e di tutto il gruppo di navi che erano a suo tempo nate con lei: come è noto il “Lloyd Sabaudò” sopravvisse ancora due anni finché nel 1932 concorse con “N.G.I.” e “Linea Cosulich” alla costituzione della “Italia di Navigazione” che, con “Lloyd Triestino”, “Adriatica” e “Tirrenia” avrà per il cinquantennio successivo il compito di portare sui mari il nome ed il prestigio della marineria passeggeri di Stato italiana.

“Principe di Udine” e consorelle devono quindi vedersi come il primo nucleo di transatlantici che aprirà la strada alle successive, prestigiose realizzazioni che abbiamo in gran parte già ricordato in questa rassegna quali , ma solo per citarne alcune, “Duilio”, “Giulio Cesare”, “Roma”, “Augustus”, “Conte Grande”. “Conte Biancamano”, “Saturnia”, “Vulcania” fino ai supertransatlantici d’anteguerra “Rex” e “Conte di Savoia” ed alle più recenti unità del secondo dopoguerra a partire da “Cristoforo Colombo” e consorelle degli anni Cinquanta e Sessanta per giungere fino a “Michelangelo” e “Raffaello” il “canto del cigno” della nostra flotta passeggeri.

Oggi del “Principe di Udine” e di tutte le altre gloriose navi che abbiamo appena ricordato restano solo i ricordi, le foto, i rari modelli e i memorabilia custoditi presso i musei, gli antiquari, i collezionisti e le testimonianze, sempre più offuscate dal passare del tempo e dall’oblio, di quanti videro e navigarono a bordo dei bei transatlantici italiani di tutte le epoche e su tutti i mari del mondo, quando valeva il

motto “Navigare Necesse Est” e il nostro Paese era all’avanguardia anche in questo campo.

Francesco Pittaluga Genova, 29 ottobre 2019

Ingegnere aeronautico Console Associazione “A Compagna”-Genova
sSorico aero-navale

UN LAVORO PER I GIOVANI: CARPENTERIA

Una concreta opportunità di formazione e di impiego per giovani residenti in Liguria:

Progetto di Formazione per il Settore Navale - Carpenterie in metallo addetto al montaggio scafo"

Genova, 23 ottobre 2019 - Il carpentiere in metallo addetto al montaggio scafo svolge la sua attività nell’ambito di imprese appartenenti al settore della nautica da diporto e della naval-meccanica, operando sia individualmente che in squadra. Le sue competenze gli consentono di trovare una occupazione diversificata presso imprese di lavorazioni meccaniche e di carpenteria in metallo per la realizzazione di prodotti o componenti attinenti ad una pluralità di settori economici.

Per dare adeguata risposta a questo fabbisogno all’interno del settore della cantieristica Navale, un progetto, per la formazione del personale con competenze relative alla figura professionale del Montatore di Carpenteria Navale, si pone l’obiettivo di dare una risposta concreta a queste esigenze. Il progetto è stato condiviso con le aziende che operano nel Cantiere di Sestri Ponente.

A partire dal 2 Dicembre 2019 presso la Sede del Gruppo IIS (Istituto Italiano della Saldatura) di Genova, dal 1948 azienda leader per la formazione nel campo della saldatura e presso le strutture portuali di MA. RIS Cooperativa Sociale, si terrà un corso della durata di 600 ore avente il seguente scopo:

Formazione e qualificazione del personale addetto al montaggio di scafi navali in acciaio e tecniche annesse

Info: marta.settecerze@iisprogress.it; tel.: 010.8341.358
www.iis.it

CULTURA

CAMBIO ROTTA Io e Muttley 1648 miglia sotto costa in cerca di porti senza barriere

L'impresa in solitario di Marco Rossato contro ogni barriera che sensibilizza l'opinione pubblica sull'allarmante livello di microplastiche disciolte nei nostri mari approda in libreria: Ne pubblichiamo alcune righe di sintesi. rimandando al prossimo DL NEWS la presentazione.

Il viaggio in solitario su Foxy Lady, un trimarano a vela di 8 metri, di Marco Rossato, velista disabile, che ha percorso 1648 miglia lungo le coste italiane, accompagnato solamente dal suo inseparabile cagnolino Muttley, è il racconto di una splendida avventura, ma anche un invito a lottare per ciò che si desidera veramente. A parlarne con Marco Rossato in “Cambio Rotta. Io e Muttley 1648 miglia sotto costa in cerca di porti senza barriere” (Mursia, pagg. 242 con inserto fotografico, Euro 17,00) Simona Merlo
Ufficio stampa Mursia – tel. 02 27727323, cell. 3470448272, e-mail press@mursia.com

LA MIA ANIMA HA FRETTA

da Massimo Granieri una sorpresa che non potevo tenere nel cassetto, anche se meritava una presentazione più compiuta, ma le cose le sentiamo sulla pelle ...

Buongiorno Decio, oggi il sole splende e un altro giorno gravido di opportunità inizia . Così inizia una lettera con allegato di Massimo Granieri, broker ma anche poeta di mare e di terra.

Un bel poema di Mario de Andrade (San Paolo 1893-1945)
Poeta, romanziere, saggista e musicologo. Uno dei fondatori del modernismo brasiliano

LA MIA ANIMA HA FRETTA

Ho contato i miei anni e ho scoperto che ho meno tempo per vivere da qui in poi rispetto a quello che ho vissuto fino ad ora.

Mi sento come quel bambino che ha vinto un pacchetto di dolci: i primi li ha mangiati con piacere, ma quando ha compreso che ne erano rimasti pochi ha cominciato a gustarli intensamente.

Non ho più tempo per riunioni interminabili dove vengono discussi statuti, regole, procedure e regolamenti interni, sapendo che nulla sarà raggiunto.

Non ho più tempo per sostenere le persone assurde che, nonostante la loro età cronologica, non sono cresciute.

**Il mio tempo è troppo breve: voglio l'essenza, la mia anima ha fretta.
Non ho più dolci nel pacchetto.**

Voglio vivere accanto a persone umane, molto umane, che sappiano ridere dei propri errori e che non siano gonfiate dai propri trionfi e che si assumano le proprie responsabilità. Così si difende la dignità umana e si va verso della verità e onestà

È l'essenziale che fa valer la pena di vivere.

Voglio circondarmi da persone che sanno come toccare i cuori, di persone a cui i duri colpi della vita hanno insegnato a crescere con tocchi soavi dell'anima.

Sì, sono di fretta, ho fretta di vivere con l'intensità che solo la maturità sa dare.

Non intendo sprecare nessuno dei dolci rimasti. Sono sicuro che saranno squisiti, molto più di quelli mangiati finora.

Il mio obiettivo è quello di raggiungere la fine soddisfatto e in pace con i miei cari e la mia coscienza.

Abbiamo due vite e la seconda inizia quando ti rendi conto che ne hai solo una.

MARIO de ANDRADE

LE NOTE DI CARLA MANGINI

**NOTE SUL GENERE UMANO DA “
GENERALIS HISTORIA” di Plinio il Vecchio.**

(Nacque a Como il 23 d.C. e morì nel 79 a Stabia soffocato dalle velenose esalazioni sprigionatesi durante la terribile eruzione del Vesuvio)

“...La natura ha preteso , in cambio di grandissimi doni, un prezzo alto e crudele fino al punto che non si possa affermare con certezza se essa sia madre o matrigna dell’uomo. In primo luogo lo costringe, unico fra tutti gli esseri viventi, a procacciarsi all’esterno i suoi vestiti. Agli altri, in vario modo, la natura fornisce qualcosa che li copra: gusci, cortecce, spine, pelle, peli, setole, piume, squame, penne, velli; anche i tronchi degli alberi li protegge dal freddo e dal caldo con uno e talora due strati di corteccia. Soltanto l’uomo getta nudo sulla nuda terra, il giorno della sua nascita, abbandonandolo fin dall’inizio ai vagiti e al pianto e , come nessun altro fra gli essere viventi, alle lacrime subito dal primo istante della propri a vita: invece il riso, per Ercole, anche quando è precoce, il più rapido possibile, non è concesso ad alcuno fino al quarantesimo giorno. Subito il suo ingresso alla luce, l’uomo è stretto da ceppi e legami in tutte le membra, quali non si impongono neppure agli animali domestici. Così lui, che ha aperto gli occhi alla felicità, giace in terra con mani e piedi legati piangente, lui, destinato a regnare su tutte le altre creature, inaugura la sua vita fra i tormenti, colpevole solo di essere nato...Il primo barlume di vigore, il primo dono che il tempo gli concede, lo rende simile un quadrupede. Quando la sua bocca diventa adatta a prendere il cibo? Quanto a lungo resta molle la sua testa, segno della sua massima debolezza?...E ogni altro essere sente la propria natura: chi impara a correre velocemente, chi a volare con celerità, chi a nuotare. L’uomo invece non sa nulla, nulla che non gli sia insegnato...Solo a lui, fra gli esseri viventi, è stato dato il pianto...In conclusione gli animali vivono bene tra i propri simili. Li vediamo riunirsi per opporre resistenza contro le specie diverse; ma i leoni non sono spinti dalla loro ferocia a combattere contro i leoni; il morso dei serpenti non assale altri serpenti; e neppure i mostri marini e i pesci incrudeliscono se non contro specie differenti. Invece, per Ercole, all’uomo la maggior parte dei mali è causato da un altro uomo”

Trad. di G. Ranucci

FUORI SACCO (come si diceva una volta per le ultime notizie)

Rolls-Royce apre il nuovo Yacht Competence Center a La Spezia

Apertura in Italia del Centro di Competenza Yacht e del Centro Assistenza Clienti Yacht Competence Center per promuovere l'innovazione e supportare l'integrazione delle soluzioni MTU Customer Care Center per fornire un servizio premium per il mercato globale degli yacht

Rolls-Royce ha aperto il suo nuovo Yacht Competence Center (YCC) e Yacht Customer Care Center (Y-CCC) a La Spezia, sulla costa ligure. Con il suo rinomato marchio MTU, Rolls-Royce sta puntando in particolare sul mercato degli yacht di produzione di serie, avvicinando l'azienda ai propri clienti.

Lo Yacht Competence Center ha lo scopo di rafforzare i contatti con i cantieri navali, offrendo supporto tecnico per lo sviluppo e l'integrazione dell'intero filone propulsivo, compresa l'automazione, e promuovendo l'innovazione. Allo stesso tempo, il Customer Care Center supporta i clienti yacht 24 ore su 24 nelle richieste di assistenza.

**Per ulteriori informazioni: Nick Brough ufficio stampa Rolls-Royce
*n.brough@interazione.it www.Rolls-Royce.com***