

DL NEWS magazine economia cultura attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 28 ottobre 2017

Nel prossimo foglio due articoli di Francesco Pittaluga e Silvestro Sannino

I Savoia a Genova è un prezioso libro scritto da Virgilio Bozzo e Francesco Boero con il supporto di Ivo Degl'Innocenti che presenteremo nel prossimo numero, prima che la statua di Vittorio Emanuele II in piazza Corvetto a Genova venga tralata in altri luoghi sulla scia di mai sopite polemiche. Ma contestualmente è stato festeggiato il 120° anniversario del Grand Hotel Savoia accanto alla Stazione Principe con una mostra di testimonianze del fascino di questo gioiello architettonico e storico della città ristrutturato conservando affascinanti ambienti del passato.

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata.stefano e facebook.com/dlnews2008/

COMMENTI EUROFLORA A RISCHIO AMBIENTALISTI E I FONDALI SOZZI DEL TIGULLIO

GENOVA. E' bastato che il nuovo sindaco di Genova esprimesse la volontà di portare Euroflora , la kermesse florovivaistica a livello internazionale che, ormai molti anni fa, si teneva alla Fiera, ai Parchi di Nervi che Italia Nostra bocciasse la proposta in quanto “l'impatto sarebbe devastante “ per la preziosa vegetazione del polmone verde della città della Lanterna. Chi sa dove erano/sono i rappresentanti di questa associazione, comunque benemerita, in questi ultimi anni considerate l'incuria e l'indifferenza del degrado dei Parchi di Nervi ! E' un refrain che si ripete anche con altre associazioni ambientaliste che dicono sempre di no, a prescindere, e ritardano opere essenziali per la vivibilità , la sicurezza del territorio mentre soprintendenze e amministrazioni locali, erogando autorizzazioni e concessioni edilizie, devastano questo territorio come si vede sotto gli occhi di tutti percorrendo la via Aurelia in una lunga fascia urbanizzata collinare affacciata al mare dalle colline di Sant'Ilario, del Golfo Paradiso e del Tigullio. Qualche giorno fa, un servizio televisivo ha mostrato volontari subacquei che ripulivano i fondali del golfo del Tigullio, veramente sozzi perchè c'è spazzatura di ogni genere, credo gettata dalle centinaia di imbarcazioni che solcano questo angolo di mare d'estate. E' un altro aspetto dell'ambiente poco “ attenzionato “ dalle associazioni colorate... (DL)

LE NOSTRE RIVISTE DI CARTA E DI “SPADA”

TTM, Tecnologie Trasporti Mare- L'Automazione Navale , settembre/ottobre 2017, 48 anni , gruppo Repubblica/Stampa/Il Secolo XIX, coordinato e redatto da Angelo Marletta, l'unica rivista dello shipping in Italia, con ampi spazi di economia, tecnologia, innovazione ,il numero contiene anche un lungo reportage di Alessandro Cassinis a bordo della nave da ricerca Alliance in Artico. TTM arricchisce la piattaforma telematica di TheMediTelegraph con l'Avvisatore Marittimo.

L'Avvisatore Marittimo, è in continuità settimanale dal 1882 al servizio degli operatori dello shipping ,stesso gruppo editoriale di TTM, Esiste dunque un gruppo di giornalisti della marineria a Genova, e questo fa sperare in un loro approfondimento delle problematiche del settore.

Bollettino Avvisatore Marittimo, 72, bisettimanale , Napoli, diretto da Luciano Bosso e

coordinato da Paolo Bosso. Tiene duro il timone e informa , la copia rimane sui tavoli dello shipping.

Sea History, organo trimestrale della National Maritime Historical Society, USA, Autumn 2017, una associazione che coltiva con articoli molto importanti arte, letteratura, avventura, tradizioni e insegnamenti del mare.

Rivista Marittima, mensile della Marina Militare dal 1868, settembre 2017 ,mpìù, volte da noi citata. Se invece di parlar parole tra articoli dei quotidiani e delle inchieste televisive , la gente leggesse questa rivista capirebbe che viviamo operiamo sopra una batteria pronta a esplodere, gli articoli compresa la storia e la cultura affrontano i temi geopolitici e militari nel contesto internazionale con chiarezza esemplare.

Vita e Mare, 52 anni , periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime , diretto da Bettina Arcuri, organo di stampa del Collegio Nazionale Capitani lc e m, nonostante l'impari lotta contro la micidiale burocrazia nazionale e internazionale che artiglia navi e uomini di mare ,riesce a mantenere un livello di informazione e di cultura sia professionale che tecnologica e storica di tutto rispetto.

Rivista Italiana della Saldatura, settembre-ottobre , organo ufficiale dell'Istituto Italiano della Saldatura , ente morale , direttore responsabile Sergio Scanavino, articoli e rubriche per gli interessati del settore molto performanti e tecnologicamente avanzati.

LE FACCE OSCURE DEL PROGRESSO

Internet of things, IoT , cavi sotto gli oceani, bande “ armate “ per dominare le comunicazioni, “ *in rete possiamo trovare di tutto: amici, conoscenti, ma anche persone poco raccomandabili, perfino gli hacker: dovremmo tenerlo ben presente, quando, con tanta facilità, mettiamo on line la nostra vita* “(A.Soro, Presidente autorità garante per la protezione dei dati personali) .

Il punto pragmatico degli addetti ai lavori e la strada per creare nuove norme e polizze di protezione/ L'assicurazione s'imbarca sulle navi senza equipaggio

Le assicurazioni incontrano il mondo dei trasporti : nuove sfide e nuove opportunità: 50 ANNI DI SIAT

GENOVA .Il 18 ottobre all'auditorium dell'Acquario di Genova si è svolto il convegno organizzato dalla SIAT Assicurazioni nel 50mo anniversario della prestigiosa società dal titolo Le assicurazioni incontrano il mondo dei trasporti : nuove sfide e nuove opportunità. Dopo i saluti di benvenuto di Federico Corradini , a.d. di Siat, il convegno è entrato subito nel vivo delle nuove sfide che si accavallano con l'esplosione dell'informatica e la sua applicazione nelle aziende e nel rilancio delle navi autonomes in un groviglio di tranelli che dalla casa

all'industria viene chiamato cyberisk tra strumenti di pace e di guerra, un nuovo fronte cui tutti siamo chiamati a rispondere.

Con una perfetta serie di interventi, senza fronzoli né giri di parole, Siat ha centrato gli argomenti in programma e che vale la pena riprendere e conservare.

Claudio Perrella (Studio Legale Lexjus Sinacta), “ shipping e cyber security “ , ha aperto gli occhi sulla realtà statistica di un sistema vulnerabile , cita il recente caso Maersk, una nave infettata e paralizzata nelle comunicazioni con richiesta di riscatto degli hacker. Dietro questa guerra c'è il business con la sottrazione dei dati sensibili da cui deriva la necessità di fare “jamming” per bloccare questi attacchi malavitosi. Ma come ? Il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha adottato una serie di misure legislative, linee guida raccomandatorie sotto il nome di Cyber Security che vengono emesse e riconosciute da Bimco, Clia, Ics, Intercargo, Intertanko, Ocimf e Iumi :come tutte le risoluzioni si parla di renderle obbligatorie entro il 2021 . Perrella si addentra nella gestione delle navi drone cioè unmanned citando le note leggi di Asimov sulla funzione e l'uso del Robot.

Alberto Russo di UnipolSai parla di esperienze concrete nella gestione del rischio; cultura e malfunzionamento del sistema vanno affrontati nelle aziende irretite nei sistemi informatici che per gli hacker sono un terreno succulento. Il 36% degli attack è spinto da motivazioni di business, sono in atto strumenti di guerra nella logistica e nelle aziende dove si parla di phishing e malware come se si parlasse di pausa caffè . Il 59% delle società hanno subito un blocco informatico da hacker , un computer aperto alla insidia esterna in 30 minuti infetta tutta l'azienda (una media di fermo calcolata in 1,6 ore la settimana). Addio data privacy , devono intervenire le norme UE e deve essere nominato un responsabile in azienda sul sistema, una bella responsabilità , una nuova figura professionale nel terzo millennio ! E poi bisogna mettere mano alla polizza di rischio cibernetico finora affidata a sistemi tradizionali di prevenzione tecnologici.

Alessandro Morelli , Siat , inquadra la polizza come prodotto assicurativo per nave e merci , tra le raccomandazioni l'obbligo dell'azienda nel caso nefasto di dichiarare che le informazioni sono state violate e un elenco di vulnerabilità della nave (strumenti di governo, motori, Ecdis) nel caso di violazione di hacker. Una bozza insomma di quella che lo stesso Iumi ha pubblicato come requisiti della polizza per questo rischio che, per lo shipping, si estende al 16 per cento delle navi e del sistema. Si auspica che lo ISM code definisca questo quadro, Morelli insiste anche sulla formazione del personale a bordo e a terra, assicurare Marine Corpi e merci trasportate significa anche definire le responsabilità degli operatori. Nell'ambito del convegno sono stati passati al setaccio opportunità e rischi dell'era digitale che nella Cyber Security manifesta uno dei focus tecnologici più interessanti coinvolgendo temi giuridici connessi alla gestione del rischio in ambito marittimo.

Nella seconda parte (dopo una clip chiarificatrice molto suggestiva nel fissare i problemi) il workshop ha regalato un salto in un futuro ormai prossimo in riferimento alle “unmanned ships”, ed ai relativi risvolti assicurativi connessi alla sicurezza della navigazione, svolti da Andrea Cogliolo sulla classificazione Rina di queste navi comandate da remoto, Flavio Riolfo della Siat che nello specifico ha sottolineato i parametri assicurativi della nave drone, e dal punto di vista dei giuristi l'avvocato Francesco Siccardi.

LA NAVE DRONE .Guardando al futuro – riassumendo i pareri del mondo dello shipping – ci sono dei punti fermi: la tecnologia non fa la nave necessariamente più sicura; Solas e Stew dovranno essere rivisti ; la tradizione vuole che il comandante sia il responsabile sempre , ma chi sarà accountable su una nave unmanned in caso di sinistri ? La ICS (armatori) sostiene che ci vorranno molto anni prima che la nave robot entri nei traffici mondiali; l'industria deve connettersi con tutto il sistema; bisogna avere pazienza e non correre con la fantasia. (DL)

La Tavola rotonda di chiusura, moderata da Angelo Scorza, ha visto la partecipazione di qualificati rappresentanti dello shipping genovese e nazionale a riprova che il capoluogo ligure, a ragione, può ancora rivendicare il prestigioso ruolo di capitale italiana dello shipping.

In breve, Lorenzo Banchemo (Banchemo Costa) ha descritto la parabola dell'armamento mercantile italiano ricordando la grande trasformazione delle grandi famiglie di un tempo agli attuali assetti societari che hanno sensibilmente modificato la figura e il tradizionale ruolo dell'armatore.

Stefano Messina, pur sottolineando il lungo ciclo della crisi economico-finanziaria che ha investito lo shipping a partire dal 2008, ha ricordato che i traffici marittimi sono cresciuti comunque anno dopo anno, e nell'anno in corso la stima complessiva indica +4%. Per quanto riguarda l'immediato futuro Messina, parlando in generale, ha mostrato cautela sulle politiche degli investimenti dell'industria armatoriale vuoi perché la lobby degli armatori nel suo insieme non è omogenea, vuoi perché bisognerà comunque attendere l'impatto che nel prossimo biennio, avranno le nuove normative ambientali sul settore

Il presidente di Federacciai Antonio Gozzi ha ricordato, la forza economica della Cina che, in un momento di generalizzata confusione mondiale, rappresenta pur sempre una certezza e un punto di riferimento per il mercato.

L'evoluzione delle politiche "green" nell'industria e, in particolare, nello shipping è stata citata dal Ceo del Rina, Ugo Salerno che ha rimarcato l'importante ruolo propositivo svolto dalle Società di Classificazione navale con le realtà dell'industria marittima. Più attendista la posizione di Gian Enzo Duci sullo sviluppo delle politiche cinesi sospese tra espansionismo e opportunità di collaborazione con i Paesi occidentali, mentre sarà importante cauterizzare i possibili ritorni di fiamma della finanza mondiale nel settore shipping. In precedenza l'avvocato marittimista Francesco Siccardi aveva inquadrato il problema delle Autonomous Ships quale sfida anche per i giuristi con palesi osservazioni critiche sulla gestione del sinistri marittimi, interventi di emergenza in mancanza di equipaggio e rapporto con altri operatori impegnati nelle attività dei servizi nautici (ormeggiatori e piloti). Da segnalare, tra gli altri, l'intervento di Flavio Riolfo (SIAT) sui progetti esistenti di Autonomous Ships come quello relativo alla nave Yara Birkeland che dovrebbe andare in esercizio nel 2018 mentre il Direttore operativo della SIAT, Alessandro Morelli, a margine convegno, ha ricordato le conseguenze dei cambiamenti climatici (uragani e siccità ndr) che possono incidere sul rialzo dei tassi assicurativi nel settore "marine".

PEGASO

○*○*○*○*○*○

DIGITAL TRANSPORTATION ROUTES

IoT and big data: opportunities and risks of the digital transformation

Genova 20 novembre 2017 Genoa Palazzo San Giorgio / 4th Forum Shipping & Intermodal Transport organizzato da The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, TTM forum.themeditelgraph.com

"La finanza e il digitale"

Genova . Venerdì 27 Ottobre 2017 a Palazzo della Meridiana si è tenuto il primo dei 4 Featured Events della mostra "Ibox - la nostra vita 4.0". Si è parlato di "La finanza e il digitale" con Giulio Bastia – Condirettore Generale Banca Finnat Euramerica; Francesco Guidi – Managing Director di JP Morgan; Hiroyouky Sato – CEO di Docomo digital; Stefano Mele – Responsabile del Dipartimento di Diritto delle Tecnologie, Privacy e Cybersecurity di

Carnelutti Studio Legale Associato; Luca Valaguzza – Socio Fondatore e Chief Product Officer di Euclidea.

Per informazioni: 010-2541996 amic@palazzodellameridiana.it.

Forum nazionale

“21st CENTURY MARITIME TRAINING – LA FORMAZIONE MARITTIMA FUTURIBILE”

Roma, 8 novembre 2017 nella sede del Comando Generale delle Capitanerie di Porto

Inizio lavori: h 10 • Saluti istituzionali

- Anna Izzo (Archimede Maritime Training Network): presentazione e obiettivi del forum
- Volker Bertram (DNV GL Hamburg - Competence & Learning / Maritime Academy, Senior Project Manager): “Maritime e-Training - Matching requirements to solutions”
- Bernhard Loebermann (DNV GL Hamburg - Competence & Learning / Maritime Academy, Senior Training Advisor): “New regulations coming into force”
- C.A. Luigi Giardino (Comando generale Capitanerie di Porto – Guardia Costiera - Capo 6° reparto, Sicurezza della navigazione): “Gli sviluppi della normativa in materia di sicurezza della navigazione”
- Massimo Bisceglia (ABB Genova): “Il training tecnico su sistemi navali ad alta complessità e automazione”
- Niko Kalkaja (ABB Finland - Helsinki): “Collaborative training in the digital future”
- Massimo Figari (Università di Genova - DITEN): “Una laurea per gli ufficiali della marina mercantile: l'ufficiale elettrotecnico di bordo”
- Claudio Donato (IBR Sistemi): “L'uso dei Serious Game per la formazione del personale di bordo alle procedure operative”
- Alessio Redina (ECA Sindel): “MET by SIM²: Future scenarios of the maritime formative system”
- Igor Juricic (Intergraph Italia LLC): “L'utilizzo dei modelli 3D e la realtà virtuale al servizio della formazione marittima e in condizioni di emergenza”

Modera: Riccardo Masnata, giornalista

Ad ogni intervento

seguirà un breve “Question time” moderato da Renato

Causa, Responsabile relazioni istituzionali di Archimede Network

- Conclusioni

Il forum è organizzato da Archimede Maritime Training Network, in collaborazione con DNV GL e il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ed è patrocinato da: The International Propeller Club-Port of Genoa e Wista

R.S.V.P. anna.izzo1313@gmail.com

Congiuntamente alla vostra adesione, vi invitiamo a comunicarci il numero del vostro documento di identità per facilitare la procedura di registrazione necessaria per accedere al Ministero delle Infrastrutture.

Ufficio stampa: Riccardo MASNATA, r.masnata@gmail.com, t.328 6654792

LOSS PREVENTION: 2.0

Profili di responsabilità e gestione del rischio

Genova .Martedì 17 ottobre, presso la sala riunioni della Banca Passadore, si è svolta una tavola rotonda, organizzata dal Propeller Club Port of Genoa, avente come tema la responsabilità e la gestione del rischio nel mondo marittimo, precisamente intitolato “LOSS

PREVENTION: 2.0 – Profili di responsabilità e gestione del rischio”.

La tavola rotonda è stata molto interessante, perché è stato possibile ascoltare le esperienze e il loro modo di vedere il lavoro nell’ambito del rischio tra dirigenti di compagnie di navigazione, di agenzie assicurative marittime o broker, e di ingegneri periti navali. A mio parere la spiegazione dell’ingegnere perito navale è stata la più interessante. Molto interessante è stato l’intervento del rappresentante britannico dell’International Propeller, che è stato anche simpatico.

Il benvenuto è stato dato dal Presidente del Propeller Port of Genoa Prof. Avv. Giorgia Boi, che ha ricordato il ruolo del Club e spiegato l’evento. La tavola rotonda è stata moderata dal Dott. Umberto Novi (consigliere del Propeller Club Port of Genoa e Amministratore. Del. di Burke & Novi), che ha presentato i protagonisti della tavola rotonda: Avv. Enrico Molisani (Senior Partner MR International Lawyers), Dott. Enrico Telesio (Managing Director Carboflotta Group), Dott. Marco Fresia (Responsabile LITAV Srl – Società di Formazione Carbonflotta), Mr. George Devereese (Senior Loss Prevention Executive – Thomas Miller, London), Dott. Federico La Fauci (Hull Claims Broker Cambiaso & Risso Marine S.p.A.), e l’Ing. Luca De Angelis (Marine Surveyor Imasco International Marine Service & Consulting). La tavola rotonda è stata aperta dal Dott. Enrico Telesio che ha descritto gli impegni e la responsabilità della Compagnia Carbonflotta, e dell’armamento generale sulla responsabilità e gestione del rischio; ha ricordato anche che un tempo non esisteva lo specifico Ufficio sicurezza, la cui materia era di responsabilità delle Risorse Umane, mentre adesso la responsabilità e gestione del rischio all’interno della Compagnia Carbonflotta è visto come un punto imprescindibile.

Il secondo intervento è stato del Dott. Marco Fresia su “Incidenza del fattore umano nella prevenzione del danno”. Come dice il titolo dell’argomento, lo stesso Fresia ha brevemente descritto quanto è importante a suo parere l’incidenza del fattore umano per prevenire danni in caso di incidente navale o di evitarli. In breve ha spiegato quale può essere l’errata percezione del rischio; può esserci l’abitudine che può portare a pericolosa confidenza, la possibilità di scarsa “safety awareness” è abbastanza alta; ritiene utile avere sms a bordo, che gioca un ruolo fondamentale; che spiegato in modo chiaro la pressione commerciale non deve condurre a scorciatoie; considera molto importante la formazione tra allenamento, insegnamento, conoscenza, esperienza, l’imparare sul posto e lo sviluppo; nello stesso tempo la formazione deve essere di qualità innovativa e deve essere verificata; per lo stesso Dott. Fresia i punti cruciali della formazione marittima sono leadership, team skills, performance, valutazione, educazione sul fattore umano e suo impatto su sicurezza, prediligere semplicità rispetto a soluzioni complesse e difficili.

Mr. George Devereese ha trattato l’argomento, in lingua inglese, “Loss Prevention – A P&I Club’s view and response”, spiegando il punto di vista del Propeller International nel campo della prevenzione e degli incidenti, ed è del parere che una formazione mirata rappresenta lo strumento efficace per ridurre gli incidenti, che può essere sintetizzata in questo modo: Number people claim 2007-2007, approach to loss prevention, Risk assessment on board, learning from incidents, crew health activities, and Signum specialised criminal investigation. Il Dott. Enrico La Fauci si è soffermato su “Loss Prevention nelle polizze corpi”. Egli ha descritto il comportamento delle aziende assicurative di fronte al rischio o meno da assicurare, tramite le misure in mano alla compagnia per fare una corretta valutazione del rischio e della possibilità di inserire clausole specifiche a loro tutela, avvalendosi delle figura professionale come il Marine Surveyor. Si tratta una responsabilità non da poco, perché ci sono casi in cui hanno rifiutato di assicurare il bastimento perché non presentava condizioni minime di sicurezze per essere assicurato.

Il penultimo intervento, a mio avviso molto interessante dal punto di vista tecnico e che può avere anche delle implicazioni a livello sociale, è stato quello dell’Ing. Luca De Angelis, dedicato allo “Intervento del Marine Surveyor” (perito navale). Si tratta nello stesso tempo di un ruolo e compito delicato, perché il Marine Surveyor è incaricato dalla compagnia di

assicurazioni marittime fare la valutazione della nave in tutti i suoi aspetti, compreso lo stato dell'equipaggio e di conseguenza trasmettere agli assicuratori il proprio parere positivo o negativo se assicurare o meno la nave stessa. Può essere sintetizzato in questo modo: il Marine Surveyor controlla la nave se è in ordine, c'è il loss prevention navale in ambito assicurativo, il Marine Surveyor viene chiamato dall'assicuratore, compie visite assicurative in fase di assunzione del rischio, fa la certificazione dell'equipaggiamento marittimo e degli uffici operativi; infine svolge il compito più delicato che è quello di assicurare o non assicurare la nave, il cui parere è vincolante.

L'ultimo intervento è stato quello dell'Avv. Enrico Molisani, che ha fatto una breve escursione della "Rappresentazione del rischio e loss prevention", spiegando come il rischio viene definito, individuato e allocato-definito. Ha poi spiegato la com'è la Presentazione dichiarazione del rischio in base all'art. 1893 del Codice Civile. In sostanza il rischio deve essere assunto e gestito in modo responsabile. In caso di incidente le compagnie d'assicurazioni e i broker hanno il diritto-dovere di compiere le indagini, e ha tenuto conto di un punto importante che è quello del mancato rispetto dei principi e doveri rispetto alle dichiarazioni che definiscono il rischio; infine c'è l'onere della prova.

L'Avv. Boi, presidente del Propeller Club Port of Genoa in chiusura ha ringraziato i relatori e i partecipanti, molto felice della riuscita dell'evento. In seguito è stato offerto l'aperitivo molto bello ed elegante della Pasticceria Svizzera di Genova.

Stefano Briata

Inaugurazione Anno Accademico 2017-2018 del Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale Università di Genova

GENOVA Il Propeller Club-Port of Genoa è lieto di comunicare che il giorno 16 novembre 2017 alle ore 10,30 si terrà, presso la Stazione Marittima di Ponte dei Mille, l'inaugurazione dell'Anno Accademico 2017-2018 del Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale (EMMP) alla presenza del Magnifico Rettore dell'Università di Genova, prof. Paolo Comanducci, del Direttore del Dipartimento di Economia (DIEC) dell'Università di Genova, prof. Luca Beltrametti, e del Coordinatore del Corso di Laurea Magistrale, prof.ssa Anna Sciomachen.

Nel corso dell'evento, il dott. Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale per la Liguria Occidentale, terrà una "lectio magistralis".

Tale evento sarà anche occasione per proclamare tra gli studenti del Liceo Artistico "Klee-Barabino" il vincitore della selezione per la predisposizione del logo destinato al Corso di Laurea Magistrale in Economia e Management Marittimo Portuale (EMMP).

Alla cerimonia saranno anche presenti, oltre ai membri della Consulta del Corso di Laurea Magistrale EMMP, numerosi rappresentanti del Cluster marittimo, nonché alcuni rappresentanti del mondo della formazione marittima (Accademia della Marina Mercantile e Istituto Tecnico Nautico di Genova).

Seguirà a breve il programma dettagliato dell'evento. Coloro che avranno piacere di partecipare all'evento sono peraltro pregati di comunicare il loro nominativo alla Segreteria del Propeller (propellergenoa@propellerclubs.it) entro il 5 novembre p.v. ai fini dell'ottenimento del pass richiesto per accedere alla manifestazione.

RingraziandoVi per l'attenzione ed augurandomi che possiate partecipare numerosi, Vi invio i miei più cordiali saluti

Giorgia Boi Presidente The International Propeller Club Port of Genoa
propellergenoa@propellerclubs.it studiolegaleboi@gmail.com

LA NAVE ELETTRICA: alla ricerca di zero emissioni

LA SPEZIA .Il 18 ottobre Atena, Associazione Italiana di Tecnica Navale,ha organizzato un workshop sul tema: "Nave elettrica". Il seminario rientra nel programma di eventi formativi coordinato congiuntamente dalla Sezione Atena della Spezia e dal Polo DLTM, con la collaborazione di Promostudi La Spezia. Componenti elettrici ed elettronici sono presenti a bordo in ogni funzione e ambiente. Siano essi i grandi motori elettrici di una nave da crociera; la miriade di attuatori, sensori, visori degli impianti di automazione e controllo; i sofisticati impianti di comunicazione, entertainment ecc.. Sui nuovissimi DDG Classe Zumwalt della US Navy perfino l'artiglieria ha abbandonato la "polvere da sparo" per adottare cannoni elettromagnetici. Questa evoluzione è dovuta alla versatilità, compattezza, affidabilità, facilità di controllo e regolazione dei sistemi elettro/elettronici. Ma "nave elettrica" oggi significa anche nave a "zero emissioni" con l'avvento della propulsione ibrida e di quella totalmente elettrica. I relatori, esponenti di Università, Società di Classifica e Industria, hanno fornito al pubblico una visione complessiva degli apparati motore che contemplano l'impiego di propulsori elettrici, sia per le navi maggiori che da diporto. Un approfondimento particolare è stato dedicato alla propulsione ibrida. Sono stati trattati altresì due argomenti trasversali che coinvolgono tutta l'impiantistica elettro/elettronica di bordo: la cyber security e il controllo energetico dell'intero impianto elettrico di bordo.

INCONTRI E CHIACCHIERATE NEL NOSTRO CLUB

Comandante sparito in navigazione:
apriamo uno ad uno i contenitori ?

Piano di Sorrento .Carissimo Decio, la notizia mi ha lasciata perplessa e alquanto turbata del comandante ucraino della portacontenitori MSC Giannina scomparso il 18 ottobre in navigazione da Gioia Tauro a Genova (*attualmente la nave è sotto sequestro a Genova e sono iniziate le indagini ndr*) E' pur vero che ormai siamo preparati a sparizioni varie di persone che non si sa dove finiscono, ma a bordo di una nave proprio non ce lo si aspetta. In ogni caso, pur con tutto il rispetto per le forze dell'ordine che stanno già lavorando per cercare tracce, fare indagini, ecc. ecc. ... se fossi Sherlock Holmes... comincerei dai containers. Intendo dall'aprire, uno per uno, tutti quei bei cassoni ordinatamente allineati (capisco la fatica immane e l'enorme disagio) per guardarci dentro e vedere se ci fosse stato nascosto il corpo del povero Com.te ucraino sempre che non l'abbiano gettato in mare con un peso alla gola dopo averlo sorpreso solo, in cabina, intento al suo lavoro. Potrebbe, ad es. aver contestato o rifiutato proposte di qualcuno o alcuni, che, magari avrebbero voluto "corromperlo" per

costringerlo a fare cose -fuorilegge- o per soldi, o per altri scopi delinquenziali o perchè aveva forse, qualche scheletro nell'armadio del tipo -un conto da saldare nella sua terra d'origine da cui credeva, allontanandosene, di potersi sentire ormai più o meno protetto. Non ridere di me, ti prego, se mi pongo questi fantastici quesiti ma, nessuno può sparire, così, per caso, da una nave come, del resto, da un aereo. A bordo potrebbe esserci stato (ad es.) qualcuno legato all'ISIS che avrebbe voluto da lui chissà cosa riguardante la nave o il carico e, ad un suo rifiuto, averlo fatto sparire uccidendolo o facendolo prigioniero. Che volutamente si sia messo in contatto con qualcuno da un telefono privato e scappato via, non lo metto proprio in discussione. Sempre che non sia stato rapito dagli Alieni per avere informazioni sul nuovo funzionamento delle navi-droni. Credo comunque che, a parte le mie elucubrazioni da scrittrice, propensa più alla fantasia che alla realtà, salvo che non sia nascosto a bordo o prigioniero da qualche parte, secondo me, non lo troveranno più poichè, per la stessa assurdità con cui è stato facilmente fatto sparire, per la stessa assurdità, sarà quasi impossibile trovarlo. Mi scuso per questa mia deduzione che ritengo molto amara e pessimistica ma fuggire via da una nave in navigazione per andare a far (l'amore?) proprio non ce lo vedo. ANNA BARTIROMO

COMMENTO A Genova è successo che una gang di impiegati fessi ha ommesso i controlli sulla radioattività dei contenitori e sono stati scoperti alcuni cassoni radioattivi .Pensa te a che punto di delinquenza siamo arrivati , circondati in porto, in città, sulle strade sulle navi che atterrano, di contenitori di cui non si conosce nemmeno il peso esatto (denunciato da Fedespedi) né la qualità della merce : è la misura del progresso insieme al cyber risk e alla fragilità del sistema di trasmissione dati. Diceva Vittorio G. Rossi che “non è il numero dei contenitori che misura il grado di civiltà”.

E' ANCORA IMPORTANTE DARE PREMIE RICONOSCIMENTI AGLI ALLIEVI DEL NAUTICO ?

CHIARIE SCURI (speranze e sprone) di una iniziativa che ha mezzo secolo ed è molto sentita e ripresa in altre città marinare.

Pubblichiamo il messaggio dell'ing. Francesco Boero , presidente dell'associazione ex allievi e docenti, in occasione della consegna delle Targhe Attilio Traversa ai migliori diplomati del Nautico di Genova e della Targa Guglielmo Levi al miglior costruttore navale, messaggio che l'ing. Boero ci ha letto nel nostro club telematico.

IL PREMIO S. GIORGIO E IL SUO SIGNIFICATO ETICO ED EDUCATIVO di Francesco Boero

E' con vivo piacere e tanta emozione che partecipo a questo annuale appuntamento con il Premio S.Giorgio e proprio in questo prestigioso Salone .

A tutti voi che onorate l'avvenimento con la vostra presenza porgo i saluti dell' Associazione ex Allievi e Docenti dell'Istituto Nautico S. Giorgio di Genova, della quale sono Presidente da poco più di un anno. Non sto qui a parlare dell'Associazione, che spero che già la conosciate, tengo solo a ricordare che lo scorso anno l'Associazione ha festeggiato, il “Bicentenario della Scuola Nautica a Genova”, in collaborazione con l'Istituto Tecnico dei Trasporti e Logistica – Nautico S. Giorgio e con il Collegio dei Capitani di Lungo Corso e Macchina e che quest'anno

festeggia i 70 anni dalla sua costituzione.

Ringrazio tutti coloro che hanno contribuito all'organizzazione ed alla buona riuscita del Premio ed auguro ai premiandi che questo sia solo l'inizio di tante, tante altre soddisfazioni. Oggi, come ogni anno, la Targa S. Giorgio verrà conferita ad una personalità, legata al mondo dello shipping, che rappresenta un'entità produttiva nota per la sua prodigalità nel settore marittimo. Saranno premiati altresì gli allievi meritevoli dell'Istituto Tecnico dei Trasporti e Logistica - Nautico "S. Giorgio" di Genova e gli Allievi dell'Accademia della Marina Mercantile di Genova.

Ad un evento così importante per la Città vediamo FINALMENTE un bel po' di gioventù e FINALMENTE si fa qualcosa per la gioventù!!! Perché di parole ne abbiamo udite molte, ma ad esse pochissime volte sono seguiti i fatti.

Cari ragazzi! Siate sempre orgogliosi della strada che avete intrapreso e, mi raccomando: non dimenticate mai di essere "Gente di mare".

L'insegnamento che avete avuto è di altissimo livello e vi aiuterà molto ad affrontare degnamente ed onestamente una vita, che potrebbe anche esser irta di pericoli e di delusioni, ma non arrendetevi mai. Esser oltretutto "premiati" deve riempirvi di orgoglio e di felicità, anche perché state dando una grande soddisfazione ai vostri cari, e il premio deve sempre più spronarvi a raggiungere migliori ed ulteriori traguardi.

Oggi si sente parlare spesso di NAVI AUTONOME, di FORMAZIONE e di LAUREA DI 1° LIVELLO per i diplomati del Nautico. Argomenti che riguardano in particolare chi di voi ha scelto la vita di mare.

NAVI AUTONOME

Certamente il mondo va avanti. Negli ultimi 50 anni abbiamo dovuto fare i conti con i Computers, i Telefoni portatili, i GPS ed altre diavolerie.

Capisco che sarete preoccupati per il vostro avvenire, ma cercate di adeguarvi al progresso. Non abbiate paura voi che già nella culla vi siete ingegnati a smanettare sul telefonino.

Si vedrà quale futuro vi riserverà la Meccatronica, ma suggerirei di prenderla con serenità.

Niente allarmismi. Verranno certamente costruite navi sempre più sofisticate, ma la strada per arrivare alla Nave Autonoma è ancora irta di difficoltà. Con la costruzione di navi autonome si potrà risparmiare sul personale tecnico imbarcato? Per quanto attiene a quello italiano il risparmio oggi è già in atto e non serve proprio impegnare tanta materia grigia.

E poi ci lamentiamo per la fuga di cervelli.

FORMAZIONE.

Non mi stancherò mai di sostenere che la vera Formazione dei tecnici vien fatta nelle Scuole e nei Dipartimenti universitari; tutto il resto è AGGIORNAMENTO e dev'esser fatto con serietà e finalità certe e non soltanto per spillare denaro.

LAUREA DI 1° LIVELLO per i diplomati del Nautico. Si sta aspettando che a Roma si decida qualcosa. E' vergognoso! Più il tempo passa e più i nostri ragazzi saranno imbarcati con un grado inferiore ad altri neppure diplomati.

Però, FORZA RAGAZZI! Cercate di continuare a far sempre bene e del bene e....PALE A PRORA e BUON VENTO

Grazie e vi saluto alla maniera degli ex allievi del Nautico. ZUMBAI

Genova, 14 ottobre 2017

ing. Francesco Giuseppe Boero (BAUER)

CANZONI, STUDI MATEMATICI E RICORDI DA
ISPETTORE , UN INTELLETTUALE SEMPRE IN
RICERCA

Il professor Silvestro Sannino ci intrattiene nel nostro Club dalle canzoni napoletane agli studi matematici ai ricordi del ruolo ispettivo alla Pubblica Istruzione . Una chiacchierata piacevole e istruttiva, che pubblichiamo perchè ad ampio spettro di concetti e di esperienze personali . Nel prossimo DL NEWS pubblicheremo la sua visione giuridica e professionale sul comandante di nave.

Torre del Greco, 22 ottobre . Carissimo Decio, giustamente mi fai notare che talvolta non mi faccio sentire. E' un mio limite caratteriale, specie quando sono impegnato in altre cose piuttosto assorbenti come la vendemmia et similia.

Agostino Aversa osservò che nella mia nota sulle voci dei venditori ambulanti, che tu hai pubblicato, era quasi sempre presente il tema sessuale. Gli feci notare che si può fare erotismo senza scivolare nella pornografia o nel turpiloquio, come si assiste ormai nelle trasmissioni radio e nelle pubblicazioni di ogni genere, e lui dovette convenire che era così nella migliore tradizione napoletana.

A proposito di questa devo segnalare che, pur non essendo un esperto di canzoni classiche napoletane, la canzone di Lucio Dalla (Caruso?) che tutti lodano a piene mani in realtà riesce molto irriverente nei confronti delle canzoni classiche di Napoli perché: a) non è ispirata; b) è un plagio di altre note melodie senza averne la creatività e la vena inventiva; c) è una compilazione, nelle parole e nella musica, da tavolino ed è peraltro fuori dai tempi che decanta, etc., etc... E questa non è solo la mia opinione ma anche quella di altri autorevoli amici assai più addentro di me alla letteratura ed alla musica. Per favore, lascio stare la poesia sublime e irripetibile! Su un tema analogo dovrei richiamare alcuni riferimenti su Dante non proprio esaltanti, nella forma e nel contenuto, di Benigni e di Eugenio Scalfari, due santoni della "cultura italiana", ma sarebbe un po' lungo e ci ritorneremo su un'altra volta, chiosando un po' anche la dicitura "che tempo che fa" che appare blasfema ed un plagio fatto con una punta di malizia e sciatto opportunismo.

Voglio cogliere l'occasione per ringraziarti, ancora una volta, della stima che hai nei miei riguardi e sui lusinghieri riferimenti che fai alla mia "cultura". Non ti nascondo che su alcuni temi posso sostenere il confronto in molte sedi ad ai livelli più elevati. Ma se questo posso fare lo devo in gran parte alla mia attività che ho svolto nella mia funzione ispettiva. Ho potuto incontrare e dialogare con decine di presidi di scuole secondarie superiori, con centinaia di docenti, oltre che con i migliori studenti, nei quali ho trovato conoscenze e competenze, generali e specifiche, che mi hanno arricchito molto ed hanno contribuito di certo a far mitigare la mia ignoranza. Questo patrimonio, questa ricchezza sono in gran parte poco o punto conosciute dalla società civile in un momento in cui un diffuso superficialismo, sempre accompagnato da infinita e nauseante presunzione aleggia e penetrano in modo arrogante nella nostra vita quotidiana.

In questo lasso di tempo non è che sia stato con le mani in mano. Nel numero 2 di maggio-agosto 2017 del Periodico di Matematiche, organo della Mathesis fondato nel 1895, è stato pubblicato un mio lavoro dal titolo "Origini e Prime Applicazioni delle Coordinate Geometriche"; e subito dopo, il Presidente della Mathesis e Direttore del Periodico, l'amico e collega Emilio Ambrisi, mi ha chiesto, con quel savoir faire al quale difficilmente si può dire di no, di preparare per un prossimo numero un intervento sulla Cartografia Matematica, vista sia sul piano storico o diacronico sia su quello attuale o sincronico. L'impegno è notevole ma con l'età certe esplorazioni del campo matematico riescono molto più faticose di quello che ci costava l'esame di Cartografia con il Prof. Giuseppe Simeon, Rettore dell'Istituto Universitario Navale. E qui il tema occupa uno spazio molto più vasto.

Inoltre nel mese di ottobre corrente anno, sul periodico culturale del Centro Studi "Erich Fromm" "ESSERE", animato da un gruppo di intellettuali napoletani, tra cui vi sono Francesco Paolo Casavola Presidente emerito della Corte Costituzionale, Raffaele Cananzi già

sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei Ministri col Governo Amato... è stato pubblicato un mio scritto dal titolo "Sulle Competenze e sui Doveri del Comandante di Navi", che ricalca un po' quello che circa 5 anni fa Tu, con molto coraggio, pubblicasti sulle Tue News.

Visto che sei sempre curioso e attento lettore ti invio i due scritti. Intanto sto mettendo in ordine il quadro di insieme su Antonio Scialoja e la Sua Scuola Napoletano di Diritto della Navigazione che in qualche modo costituiva l'alter ego della Scuola genovese dei Berlingieri fin dalla fine del XIX secolo. Poi, Dio volente, mi piacerà rievocare alcune esperienze del Prof. Francesco Saverio Spinelli di Costruzioni Navali specie per quanto attiene a quelle di Navi Nucleari. Ma anche altri eminenti personaggi del campo della Navigazione penso che meritano di essere ricordati.

Per il momento ti lascio, ancora con una buona domenica e con un fraterno abbraccio

Silvestro Sannino

Economia

La gestione delle imprese e la moda della Spending Review

Migliaia di piccole imprese costituiscono il sistema economica italiano. Dice Francesco Micheli, il finanziere, su Milano Finanza, 14 ottobre, che "l'industria italianam è desertificata. Solo la grazia divina può tirarci fuori . Anche perchè con 200mila regole da rispettare , s'intasa il sistema e si favoriscono i furbi ".

Caro Decio, come ti avevo promesso, ti invio in allegato, le mie riflessioni sui controsensi attuali dovuti alla nuova situazione gestionale delle imprese e delle conseguenze della nuova moda della "Spending Review".

Attualmente, in molte aziende si possono osservare alcune decisioni che sono decisamente in contro-tendenza rispetto al passato, quando a comandare l'azienda era generalmente il "Padrone del Vapore" e non un consiglio di amministrazione che spesso deve rendere conto agli azionisti su base annua della produttività dell'azienda, rendendo più difficile prendere decisioni a lungo respiro, quali ad esempio, onerose ristrutturazioni dei macchinari, che a fronte di un passivo iniziale nel breve termine, garantiscono una produttività e resa maggiore nel lungo periodo, consentendo una ripresa ed un incremento delle entrate, con conseguente incremento del profitto, decisioni che "il Padrone del Vapore" può invece prendere più facilmente in quanto deve rendere conto solo a se stesso e non alla assemblea degli azionisti. È ovvio che, indipendentemente dalla struttura della società, lo scopo principale di una azienda, è quello di produrre profitto, il quale viene utilizzato per diversi scopi; quali: distribuire il dividendo agli azionisti, ed implementare le proprie capacità produttive, attraverso il rinnovo delle attrezzature ed il miglioramento della qualità e livello delle forze lavorative aziendali.

Il profitto si ottiene incrementando le entrate abbinandolo ad una decisa riduzione delle uscite, ma se per le ragioni viste prima, l'incremento delle entrate risulta difficoltoso e modesto, l'attenzione dei consigli di amministrazione, anche a causa della attuale crisi economico-lavorativa, si concentra sulle attività che riducono le uscite; la così detta "Spending review", così tanto in auge negli ultimi tempi.

Ma la applicazione di una rigorosa "Spending Review" interessa non solo le spese vere e proprie, ma anche i rischi potenziali (quali ad esempio cause legali di rimborsi e/o compensazioni in caso di infortuni), che potrebbero ulteriormente gravare sul bilancio aziendale.

Questa situazione porta ad una configurazione decisionale di tipo triangolare, dove gli aspetti legali possono influire sulla parte operativa della produzione, la quale dovrebbe potersi appoggiare alla parte dell'azienda che si occupa di manutenzione e rinnovamento, la quale a sua volta è forzosamente limitata dai risicati budget aziendali determinati dalla "Spending Review" stessa.

Le aziende Italiane sono sempre state famose per l'ingegno e la capacità dei propri dipendenti, di creare strumentazioni e/o attrezzature "Ad Hoc", capaci di fare la differenza nel campo lavorativo/produitivo, del panorama mondiale.

Purtroppo molte attrezzature create e dedicate a lavorazioni specifiche, possono essere considerate come dei "prototipi" che a volte non sono in grado di rispettare completamente la complessa normativa antinfortunistica e quindi mettono l'azienda nella condizione di dovere seguire le indicazioni suggerite dai servizi legali, di non utilizzarle al fine di evitare onerose cause legali in caso di infortuni, ma tale divieto, impatta ovviamente sulla capacità produttiva aziendale, con conseguente riduzione del profitto generato.

Ovviamente, nulla vieta ad una azienda di andare sul mercato esterno, e cercare chi, sulla base del prototipo creato ad Hoc, crei una apparecchiatura che soddisfi tutti i requisiti di sicurezza, generando purtroppo due aspetti negativi, uno diretto ed uno indiretto.

Il primo, quello diretto è un costo maggiore per l'acquisto che va ad incidere sul budget destinato all'innovazione / manutenzione, e quindi sul numero di attrezzature che possono essere rinnovate.

Il secondo, quello indiretto è che l'attrezzatura (precedentemente parte del Know How aziendale e quindi riservato), può diventare di dominio pubblico e può quindi essere immesso nel mercato esterno da parte di chi lo ha costruito e venduto; ad indubbio vantaggio di altri operatori del settore e concorrenti dell'azienda che aveva creato il prototipo.

Con queste premesse e difficoltoso da parte delle aziende potere mantenere la leadership in campo internazionale, ed avere contemporaneamente utili e profitti degni di questo nome.

Per cui, per quanto sopra esposto, il quadrilatero (Sicurezza – Produzione – Manutenzione – Amministrazione) interagendo fra loro, rischiano a volte (se male coordinati), di essere un freno alla prosperità dell'azienda

Flavio Scopinich

Unmanned autonomous vessel, ma sulla Donatella Parodi ...

Tu sai, caro Decio, che, come sempre, alla pubblicazione "On Line" dei tuoi D.L. (in questo caso il D.L. n.35) mi accingo a scrivere una mia disanima personale sul contenuto di ciò che hanno scritto una parte dei tuoi affezionati collaboratori. Ti giuro, Decio, che questa volta mi trovo un po' in difficoltà ad esprimere un giudizio sia esso a favore o contro di ciò che è stato scritto. Si parla molto della ventilata possibilità che navi come le portacointers, o tankers o altri natanti ancora siano in grado di navigare in piena autonomia da un porto all'altro senza l'ombra di un equipaggio od al massimo solo alcuni super esperti che possano agire in caso di massima emergenza. Sì, caro Decio, in passato abbiamo già vissuto tempi (vedi rivoluzione industriale) in cui nelle fabbriche, e nei luoghi di produzione, la macchina ha sostituito l'uomo, ed anche attualmente ove la tecnologia progetta e realizza " Robots" che già sostituiscono l'uomo, per cui dovrei fare l'indifferente nel caso di " Unmanned vessels" ? No, non ci riesco... forse perché avendo navigato in gioventù ricordo che su motonavi di circa 10.000 tons lordi quali ad esempio la M/n Donatella Parodi o M/n Ninny Figari) c'era un equipaggio di 35 persone di cui 11 uff.li, 6 sottuff.li e 18 comuni per cui una nave da carico dava da mangiare a ben 35 famiglie, per cui sentire ora che si voglia far navigare una portacointer senza equipaggio, vedi " Unmanned Vessel" mi lascia allibito. Tu no? Forse la legge del profitto a tutti i costi, ci riduce a ciò?. Mi si dirà che debbo adeguarmi ai tempi...

forse...ma penso pure che con queste avvisaglie gli allievi ed i marittimi in generale in attesa d'imbarco cosa potranno sperare?

Ugo Doderò

GLI EVENTI CULTURALI DELLA LIBRERIA IL MARE

"Senza bussola fra i ghiacci avventura nell'Artico, i primi italiani a vela lungo la rotta di Amundsen"

ROMA .Carissimi Amici de Il Mare giovedì 26 Ottobre 2017 alle ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare, via del Vantaggio,19, Roma si è svolto l'incontro con gli autori e protagonisti di "Senza bussola fra i ghiacci avventura nell'Artico, i primi italiani a vela lungo la rotta di Amundsen" di Giovanni Acquarone e Salvatore Magri

Le avventure trascorse e le nuove da affrontare, dopo il Nord Ovest è la volta del Nord Est Giovanni Acquarone e Salvatore Magri ci hanno raccontato la loro ultima avventura e anche della prossima, imminente e, come sempre, grande sfida da primato, il passaggio a Nord Est che completerà la circumnavigazione dell'artico passando per la Siberia. Il Passaggio a Nord Ovest, la difficilissima rotta tra i ghiacci dell'Artico che collega l'Oceano Atlantico all'Oceano Pacifico, è il mito di tutti i navigatori. Nel 2012 un equipaggio tutto italiano, per la prima volta, ha compiuto l'impresa: ottomila miglia sulla rotta di Amundsen, tra ghiacci e tempeste, acque insidiose e panorami mozzafiato, al limite della fatica e dell'emozione. Questo diario di bordo ripercorre tutta l'avventura, dall'idea iniziale alla preparazione, dalle navigazioni di allenamento nell'Artico agli incontri con le persone più diverse e con gli animali più affascinanti, dallo Stretto di Bering e il passaggio a Nord Ovest alla lunga galoppata fino all'Alaska. Un libro avventuroso con fotografie e mappe e schede storiche sull'esplorazione del passaggio tra i due oceani nell'Artico, sia a Est che a Ovest e con l'elenco ufficiale delle imbarcazioni che sono transitate da Amundsen al 2016.

Giovanni (Nanni) Acquarone nasce ad Alassio (Savona) nel 1942 in una famiglia di antiche radici marinare. Dopo anni di navigazione al nord su Best Explorer, nel 2012 porta a termine il leggendario Passaggio a Nord Ovest. Da allora, attraversato il Pacifico, si trova in Indonesia e nella primavera del 2018 raggiungerà il Giappone da cui proseguirà per completare, entro l'ottobre del 2018, la circumnavigazione dell'Artico fino alla Norvegia passando a nord della Siberia.

Salvatore Magri, nipote e figlio di marinai, nasce a Napoli nel 1956 e vive a Roma dal 1976. Massimo esperto di servizi e sistemi di pagamento, il lavoro lo porterebbe altrove ma lui naviga a vela dal 1985.

LA STORIA INCARNATA NELLE NOSTRE GENERAZIONI

Si combatteva qui! 1914 – 1918

Sulle orme della Grande Guerra dalle Alpi ai Carpazi

Inaugurazione mostra fotografica il 14 novembre alle 18.00

GENOVA Esposizione fotografica di Alessio Franconi a Genova | Museoteatro della Commenda

Piazza della Commenda 14 novembre 2017 - 2 gennaio 2018

Mart. - Ven. 10:00 – 17:00 Sab. e festivi 10:00 - 19:00

Il 14 novembre alle ore 18.00 verrà inaugurata la mostra fotografica “Si combatteva qui! 1914 – 1918 sulle orme della Grande Guerra dalle Alpi ai Carpazi. L’apertura sarà accompagnata dal Coro Alpino della Sezione ANA di Genova.

Negli ultimi anni Franconi si è recato lungo tutto l’arco Alpino passando dalla Slovenia, dall’Italia e dall’Austria lungo quello che fu il fronte Italo – Austroungarico della Prima Guerra Mondiale, raggiungendo campi di battaglia ad oltre 3000 metri di quota.

Nell’ultimo anno si è recato, durante una lunga e delicata missione fotografica, attraverso i Monti Carpazi per ricordare il dimenticato fronte Orientale raggiungendo così l’Ungheria, l’Ucraina, la Polonia, la Slovacchia e la Repubblica Ceca.

I campi di battaglia così come sono oggi a distanza di cento anni sono esposti in tecnica fotografica in bianco e nero.

Lo scopo del progetto è quello di ricordare le sofferenze di chi ebbe a combattere quella Guerra e di non dimenticare il costo del sacrificio umano, guidando il visitatore ad una più profonda comprensione del valore della pace e dell’Unione Europea che da oltre 70 anni previene il crearsi di nuovi conflitti armati.

L’esposizione giunge alla sua decima tappa arricchita di numerosi inediti fotografici. Verrà affrontato anche il tema degli austriaci di etnia italiana che vennero mandati a combattere sul fronte Orientale e quello dei luoghi di prigionia dei soldati italiani.

Alessio Franconi | Photography

Il libro

Il lavoro fotografico svolto dall’autore è stato raccolto all’interno di una pubblicazione della storica casa editrice Hoepli. Il libro non è un semplice catalogo ma racchiude una introduzione storica corredata da fotografie d’epoca, una time line della Grande Guerra, il portfolio fotografico ed infine un atlante corredata di mappe per aiutare il lettore a rintracciare i luoghi della Grande Guerra. Il libro verrà presentato alla Commenda il sabato 25 novembre. La scheda libro è disponibile sulla pagina web dedicata della Hoepli.

L’autore:

Alessio Franconi, nasce a Genova ma da sempre vive a Milano. Prima di intraprendere gli studi in giurisprudenza si arruola volontario negli Alpini portando a compimento un percorso di passione per la montagna iniziato fin da giovane età con il Club Alpino Italiano. Diviso tra la vita di fotografo-scrittore e quella forense, si occupa da anni dei temi inerenti alla Grande Guerra e al viaggio. Ha pubblicato con Storia Militare, Morellini Editore ed Ulrico Hoepli.

Info:info@franconiphotos.eu

www.franconiphotos.eu/esposizione/si-combatteva-qui

LE RIFLESSIONI DI SILVANA CANEVELLI

Temo i greci...

Scriva Publio Virgilio Marone (70 a.c 19 d.c.) nel secondo canto dell’Eneide)

“Temo i greci anche quando portano doni” frase che Virgilio fa dire da

Lacoonte ai Troiani nel disperato tentativo di convincerli che il cavallo di legno lasciato dai Greci non era un dono votivo a Minerva, ma un tranello escogitato dal diabolico

Ulisse.

Mi è capitato durante un mio breve soggiorno estivo in una bellissima isola greca di sperimentare la frase del grande Virgilio. Il direttore dell'albergo per farsi perdonare una mancanza nei miei riguardi, con fare affabile e premuroso , mi invitò a passare nel salotto elegante dell'albergo e mi disse di ordinare le bevande che avessi desiderato : Ordinai un paio di digestivi ma mentre mi alzavo dall'elegante poltroncina, l'ameriere mi chiese il numero della camera. Ne fui stupita e gli ricordai che le bibite mi erano state offerte dal direttore. Lui sorrise e mi disse "No problem". Più tardi chiesi alla reception il conto degli extra e vidi con mia sorpresa che erano stati compresi anche i due digestivi.!! Rincorsi il direttore che si era reso irreperibile, lo trovai alla fine e lui si scusò dicendo che si trattava di uno sbaglio, che certamente non avrei dovuto pagare niente .Probabilmente fu un caso ma la frase di Virgilio mi ritornò subito alla mente...

Poi guardai il mare che si estendeva oltre la vetrata. Era un mare di un colore blu intenso, magnifico e io pensai che la Grecia era comunque bellissima .

Silvana Canevelli

LE NOTE DI CARLA MANGINI

LUCIO ANNEO SENECA da "Consolatio ad Marciam*" redatta nel 40 d.C. circa.

LA VISIONE DELLA TERRA

..." Immagina (Marcia) che se io, mentre nascevi, mi fossi premurato di consigliarti, (ti avrei detto): "Tu stai per fare ingresso nella città dove vivono assieme Dei e uomini, che comprende ogni cosa, schiava di leggi costanti ed eterne, sotto le infaticabili evoluzioni dei corpi celesti. ..Vedrai il sole segnare col suo corso quotidiano il confine del giorno e della notte, e col suo corso annuale dividere l'estate dall'inverno in parti uguali. Vedrai a seguire la luna che riceve dal fraterno incontro il suo leggero e languido lume mutevole, ora nascosta, ora all'apice a mostrare tutta la sua faccia alla terra, ora crescente, ora calante, ora e sempre e continuamente diversa... Ammirerai l'insieme delle nuvole, e le piogge, le cascate e le saette e il fragore dei tuoni... Quando abbasserai lo sguardo sulla terra vedrai cose altrettanto mirabili: qui campi infiniti in vaste pianure, là alte montagne che alzano al cielo le loro vette innevate, il corso delle acque dei fiumi, che, usciti da una sola sorgente, raggiungono l'Oriente e l'Occidente e le foreste con le cime degli alberi che ondeggiano e le selve con i loro animali, con gli uccelli con l'armonioso concento dei loro seppur diversi modi di cantare. Vedrai le città situate in luoghi diversi e le nazioni separate da impervi confini, alcune protette dall'altezza dei monti, altre circondate da paurose acque profonde e copiosi frutti ed arbusti che fruttificano senza che nessuno li curi e la calma dei ruscelli che scorrono attraverso i prati, golfi ameni e lidi curvi che diventano porti. Vedrai isole che nell'oceano rendono riconoscibili i mari. Che dire dello splendore delle gemme, della lucentezza dei sassi, delle fiaccole, alte fiamme che si levano dal centro della terra e talvolta dal profondo del mare; dell'oro che è trascinato via dalle sabbie di torrenti impetuosi, e dell'Oceano, cintura della terra, che divide con i suoi tre golfi, le terre confinanti e si solleva con incontenibile violenza?..."

**Marcia era la figlia dello storico Cremuzio Cordo. Non si rassegnerà mai alla dipartita dell'amato figlio Metilio.*

FINE